



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
DECANATO DE ESTUDIOS PROFESIONALES
COORDINACIÓN DE ESTUDIOS URBANOS

**PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL ESPACIO CONECTOR ENTRE
EL BULEVAR DE SABANA GRANDE Y PLAZA VENEZUELA**

Por:
Israel David Vegas Cortés

INFORME DE PASANTÍA
Presentado ante la Ilustre Universidad Simón Bolívar
Como requisito parcial para optar al título de
Urbanista
Sartenejas, Mayo de 2014



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
DECANATO DE ESTUDIOS PROFESIONALES
COORDINACIÓN DE ESTUDIOS URBANOS

**PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL ESPACIO CONECTOR ENTRE
EL BULEVAR DE SABANA GRANDE Y PLAZA VENEZUELA**

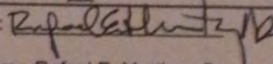

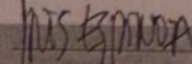
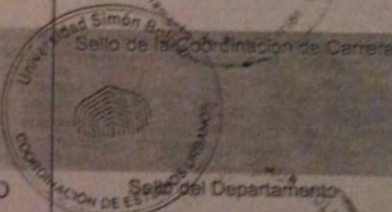
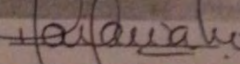
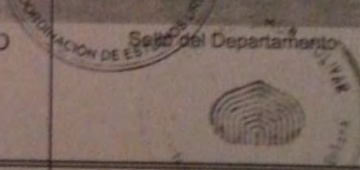


Por:
Israel David Vegas Cortés

Realizado con la asesoría de:
Tutor Académico: Rafael Martínez.
Tutor Industrial: Iris Espinoza.

INFORME DE PASANTÍA
Presentado ante la Ilustre Universidad Simón Bolívar
Como requisito parcial para optar al título de
Urbanista
Sartenejas, Mayo de 2014

ACTA DE EVALUACIÓN

Periodo: Enero-Marzo 2014 **Fecha:** 23/09/2014 **Tipo Pasantía:** Pasantía intermedia EP-2420
Título: Proyecto de Rehabilitación del espacio conector entre el Bulevar de Sabana Grande y Plaza Venezuela
Nombres y Apellidos: Israel David Vegas Cortes **Carnet:** 08-11169 **Carrera:** Urbanismo 1100

CALIFICACIÓN	APROBADO <input checked="" type="checkbox"/>	REPROBADO
TUTOR ACADÉMICO	Firma:  Nombre: Rafael E. Martínez B. CI: 5541136	 Sello del Departamento
TUTOR INDUSTRIAL	Firma:  Nombre: Iris Espinoza CI: 10744909	 Sello de la Coordinación de Carrera
JURADO	Firma:  Nombre: María Graciela Carvallo CI: 11313486	 Sello del Departamento
Artículo 15. Párrafo Único. Reglamento de los Cursos en Cooperación: Cuando el jurado examinador considere por unanimidad que el Trabajo realizado por el pasante es EXCEPCIONALMENTE BUENO , lo hará constar en forma razonada en el Acta		Validación de CCT Firma y Sello
POR SU APORTE EN PROPUESAS EN DISEÑO URBANO A UN SECTOR SUJAMENTE CON- FECTIVO DE LA CIUDAD DE CARACAS. 		 Validación de CCT

Nota: En caso de inasistencia del Tutor Industrial, el jurado examinador quedará conformado por el Tutor Académico y el Jurado y se indicará al estudiante la evaluación del Tutor Industrial como referencia, en este caso favor colocar 'No-Presente' en el espacio correspondiente al Tutor Industrial. En caso de que el jurado le otorgue la mención Excepcionalmente Bueno, el jurado debe firmar nuevamente en el espacio de la justificación. Este documento no puede llevar enmienda.

Puerta de Comunidad a Comunidad

RESUMEN

El presente análisis se enmarca en el estudio diagnóstico del sector de Plaza Venezuela, con el fin de examinar las posibilidades de prolongar el Bulevar de Sabana Grande hasta la redoma de la fuente de Plaza Venezuela; a su vez darle solución a los conflictos existentes en dicho tramo, que mantiene como eje principal la Gran Avenida. Tras el diagnóstico se desarrolla una propuesta que involucra ocho (8) sub-propuestas que se integran entre sí, teniendo en cuenta la importancia de este urbanismo, ya que la meta principal es obtener la necesaria conexión peatonal desde la plaza Brión en Chacaíto hasta la entrada del parque Los Caobos. El desarrollo de una propuesta de esta magnitud involucra a diversos actores que directa o indirectamente se ven involucrados con ésta, destacando la influencia a nivel metropolitano de la redoma en discusión, no solo por ser un punto de conflicto a nivel vehicular y peatonal, sino también su valor a nivel histórico. El proyecto surge por el interés del departamento de Gerencia de Patrimonio de PDVSA La Estancia, como continuación de su ardua labor llevada a cabo en el Bulevar de Sabana Grande y diferentes sectores de Caracas, en donde se busca recuperar el valor histórico de las ciudades, demostrando que aún se le da importancia al patrimonio nacional; es por ello que se da éste análisis para renovar el sector de plaza Venezuela, integrándolo a la dinámica del bulevar.

PALABRAS CLAVES

Bulevar, Espacios Públicos, Movilidad, Vehículo vs Peatón, Caracas, Plaza Venezuela, Sabana Grande, Vida y Salud, Modos de Transporte, Cultura, Historia, Patrimonio.

AGRADECIMIENTOS

La elaboración de este trabajo va dedicada a mi madre, principalmente, por ser quien me formó y me hizo la persona que soy hoy.

Muchas personas tienen influencia en mi vida, sin embargo, son puntuales las que me conocen a plenitud y que hoy y siempre les tengo que decir Gracias.

Gladys de Vegas: mi madre más que ser una madre es mi amiga y confidente, la persona de mayor importancia en mi vida; te quiero dar las gracias por tus mimos y consejos, por acompañarme en las buenas y en las malas, por siempre tener un plato en la mesa para mí, gracias madre por ser la persona más sabia y la más divertida, por nunca juzgarme y siempre apoyarme; mis victorias siempre serán tuyas y un te Amo se me queda corto para decirte lo mucho que me importas. Gracias madre, eres mi todo.

Israel Vegas: mi padre, mi representante, mi amigo, son palabras que te definen en mi vida. Te quiero dar las gracias por darme tu apoyo, por salir al rescate en cada momento que surge un problema; siempre me dices bebe, aunque ya sea más alto que tú. Gracias pá por ser ese ejemplo de perseverancia y esfuerzo, lo cual me ha formado para ser hoy en día un gran hombre, gracias padre, Te amo.

Liznazareth Vegas: mi hermana, mi ídolo, mi ejemplo a seguir; cómo simplificar lo importante que eres para mí en un párrafo, no creo que sea posible, sin embargo, te puedo decir que con tus regaños y peleas, con tus chistes y juegos, con tus consejos y soluciones, solo puedo decirte Gracias, soy quien soy, solo por querer ser tan buena persona como tú, tan íntegra y correcta que no toleras la injusticia, me gustaría algún día llegar a ser así; Gracias por ser quien eres, soy tu fanático número 1. Te amo hermana.

Yeiruska Vegas: mi hermanita, mi princesita, la consentida de la casa; daría mi vida por ti y siempre te apoyaré en todos tus sueños, aunque en ocasiones no me veas a tu lado, siempre lo estoy, siempre seré el primero en las tribunas aplaudiéndote y gritando tu nombre. Gracias hermanita por apoyarme y en todo momento sacarme una sonrisa, te amo y solo quiero decirte que eres mi más grande Orgullo.

Luis Alexander. Mi ahijado, mi minimí, mi “compare”; quiero ser parte de tu vida y ayudarte acrecer con principios y buenos sentimientos, Gracias por los ratos de diversión durante el arduo trabajo de elaboración de este informe, gracias por recibirme con un abrazo cada vez que llego a la casa. Te amo mi niño. Dios te Bendiga.

Arelis Cortés. Mi tía y segunda madre; quiero darte las gracias por acogerme en tu casa estos años de estudio, por siempre recibirme con una sonrisa, por preocuparte de mi cuando llegaba tarde y por tus bendiciones que me acompañan a donde voy, Gracias tía por ser tan importante para mí y siempre brindarme tu apoyo. Te amo tía.

Familia. El resto de mi familia, siempre dispuesta a ayudarme y a brindarme un rato de risas y juegos. Gracias por siempre estar ahí y apoyarme en esta fase de mi vida. Los amo y les deseo las mejores cosas del mundo.

Amigos. Mis amistades son parte importante de mi vida, compañeros en los buenos ratos y a veces en los malos; les quiero dar las gracias por la compañía en los traspasos, entregas, fiestas e incluso en los desamores, destacando a mis “hermanos” que son casi parte de mi familia y a mis “amigas” que sobreprotejo como si fueran mis hermanitas. Gracias por los años de amistad y espero seguir sumando amigos a esta lista.

Profesores. Mis mentores, mi inspiración en más de un trabajo, los encargados de moldear mi perfil profesional; más de un mal rato nos han hecho pasar a los estudiantes, pero siempre tienen palabras de aliento que nos permiten aprender y formar nuestras propias ideas. Gracias por hacerme el profesional que soy hoy en día.

Tutores. Los que me acompañaron a lo largo de este proceso, que escucharon cada locura proveniente de mi imaginación y creatividad, encargados de hacerme enfocar en los puntos importantes y nunca desviarme de mis objetivos. Gracias por su tiempo y dedicación, este trabajo fue gracias a su guía y comprensión. Gracias.

PDVSA La Estancia. Son los que me dieron la oportunidad de demostrar de qué soy capaz y llenaron de nuevas experiencias mi estadía en PDVSA; Gracias por la confianza y motivación a siempre dar más.

Dios. Gracias a Dios por acompañarme toda la vida, cuidarme y protegerme, siendo tu mi guía en todo este proceso, Gracias por llenarme de fuerza para poder alcanzar mis metas.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN.....	iv
AGRADECIMIENTOS	v
ÍNDICE GENERAL.....	vii
ÍNDICE DE IMÁGENES	xi
ÍNDICE TABLAS.....	xiv
LISTADO DE ABREVIATURAS.....	xv
INTRODUCCIÓN	1
I.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	2
I.2. OBJETIVO GENERAL.....	3
I.3.OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	3
I.4. JUSTIFICACIÓN	4
I.5. ALCANCE Y LIMITACIONES	5
I.6. MARCO METODOLÓGICO.....	6
I.7. PRESENTACIÓN DE LA GERENCIA DE PATRIMONIO DE PDVSA LA ESTANCIA	8
I.8. ANTECEDENTES	9
• Gaceta Municipal del Municipio Libertador. Gaceta N° 16.224	9
• Gaceta Municipal del Municipio Libertador. Gaceta Vigente. Extra 70-C	10
• Evaluación Zona Rental. Universidad Central de Venezuela	10
• Plan Maestro de Desarrollo Urbano de la Zona Rental de Plaza Venezuela Unidad Sur. Impacto en el Sistema de Transporte.	11
• Estudio de Suficiencia vial para el desarrollo inmobiliario de la Zona Rental de la Plaza Venezuela.	12
• Plan Caracas Socialista.....	12
• Informe Gerencial. Impacto Vial Centro Comercial. Espacio Plaza Venezuela	13
• Addendum del estudio de Impacto Vial Centro Comercial espacio Zona Rental Plaza Venezuela. Para la reubicación del servicio de taxis.	13
• Rehabilitación del Bulevar de Sabana Grande.....	13
• Concurso Nacional de esquemas preliminares para el reordenamiento integral de la Plaza Venezuela. Bases de Concurso.	14
• Concurso CCS en Bici.....	17
• Proyecto Caracas Rueda Libre	17

• Residencia Estudiantil Livia Gouverneur.....	18
• Proyecto Rehabilitación Integral del sector de Plaza Venezuela. Términos de referencia para la ejecución del proyecto.....	18
• Anteproyecto de Ordenanza para el Bulevar de Sabana Grande.....	19
• Proyecto Ciclovía Caracas. Primer Tramo.....	19
• Proyecto Ciclovía Caracas. Segundo Tramo.....	20
CAPÍTULO I.....	21
MARCO CONCEPTUAL.....	21
TÉRMINOS.....	21
ASPECTOS LEGALES.....	26
INSTRUMENTOS DE GESTIÓN URBANA.....	28
INCIDENCIA EN LA GESTIÓN URBANA COTIDIANA.....	29
INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PASIVA.....	29
El Catastro Urbano.....	30
Áreas de Desarrollo Formal.....	30
Áreas de Desarrollo Informal.....	30
La enajenación de Bienes Inmuebles.....	31
Variables Urbanas Fundamentales.....	31
INSTRUMENTOS DE GESTIÓN ACTIVA.....	31
Ley de Expropiación por causa de Utilidad Pública o Social.....	32
Actualización del precio por plusvalía.....	33
Afectación del Uso de la Tierra.....	34
Urgencias de Ejecución.....	35
Negociaciones amistosas.....	35
Justiprecio.....	35
Consignación del justiprecio y sentencia.....	35
Convenios con el sector privado.....	35
CAPTACIÓN DE PLUSVALÍA Y CONTRIBUCIONES POR MEJORAS.....	36
Tipos de contribuciones especiales.....	36
Plusvalía.....	36
Recuperación de plusvalías.....	36
CAPÍTULO II.....	37
CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO. DIAGNÓSTICO.....	37

2.1. UBICACIÓN	37
Imagen2. 1 Parroquias que componen los Municipios del Área Metropolitana de Caracas 2014.	37
Imagen2. 2 Plano de Ubicación. Información Demográfica para el 2014.	38
2.2. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	39
2.3. EVOLUCIÓN HISTÓRICA	41
2.4. ESTUDIO DE MEDIO FÍSICO	44
2.5. ESTUDIO DE LLENOS Y VACÍOS. FIGURA FONDO	47
2.6. ESTUDIO DE USOS DE LAS PARCELAS	49
2.7. ESTUDIO DE ALTURAS DE LAS EDIFICACIONES	51
2.8. ESTUDIO DE DUREZA DE LAS EDIFICACIONES	54
2.9. ESTUDIO DE ESPACIOS RECREATIVOS Y DEPORTIVOS	56
2.10. ESTUDIO DE HITOS Y ESPACIOS PATRIMONIALES	58
2.11. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y JERARQUÍA VIAL	60
2.12. ESTUDIO DE NODOS Y CONTEO PEATONAL Y VEHICULAR	67
• ANÁLISIS DE LOS NODOS VEHICULARES (Ver imagen 2.19).....	67
• ANÁLISIS DE LOS NODOS PEATONALES (Ver imagen 2.23.).....	72
2.13. ESTUDIO DE MOBILIARIO URBANO	77
2.14. ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL	91
2.15. ESTUDIO DE PROBLEMÁTICAS DEL SECTOR	97
CAPÍTULO III	102
PROPUESTA Y LINEAMIENTOS DE DESARROLLO	102
3.1. CONCEPTO GENERADOR	102
3.2. ESTUDIO DE ACTUACIONES	104
3.3. ESTUDIO DE LLENOS Y VACIOS. PROPUESTA	105
3.4. ESTUDIO DE USOS DE LAS PARCELAS. PROPUESTA	106
3.5. ESTUDIO DE USOS DE ALTURA DE LAS EDIFICACIONES. PROPUESTA	107
3.6. ESTUDIO DE ESPACIOS RECREATIVOS Y DEPORTIVOS. PROPUESTA	108
3.7. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y JERARQUÍA VIAL. PROPUESTA	110
3.8. ESTUDIO DE MOBILIARIO URBANO. PROPUESTA	112
3.9. PROPUESTA	128
1. BULEVAR DE PLAZA VENEZUELA	129
Descripción	129

Modelo de Gestión	145
Modelo de Gestión	156
3. ACERA PREVISORA	157
Descripción	157
Modelo de Gestión	160
4. TORRE COMERCIAL	161
Descripción	161
Referente	163
Modelo de Gestión	165
5. MUSEO CAFÉ. LA ESTACIÓN DE SERVICIO LOS CAOBOS	165
Descripción	165
Referente	168
Modelo de Gestión	169
6. PLAZA TERMINAL. PLAZA VENEZUELA	170
Descripción	170
Referente	172
Modelo de Gestión	174
7. ZONA DEPORTIVA	174
Descripción	174
Modelo de Gestión	178
8. ZONA RENTAL	179
Descripción	179
3.10. IMAGEN URBANA PROPUESTA	181
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	188
REFERENCIAS	193
APÉNDICE	196

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen2. 1 Parroquias que componen los Municipios del Área Metropolitana de Caracas 2014.	37
Imagen2. 2 Plano de Ubicación. Información Demográfica para el 2014.	38
Imagen2. 3 Propuesta de conexión Sabana Grande hasta Parque Los Caobos. Mesa de Trabajo.....	39
Imagen2. 4 Plano Base.	40
Imagen2. 5 Formaciones Geológicas del Valle de Caracas.	45
Imagen2. 6 Macrozonas Sísmicas. Mapa de Fallas.	46
Imagen2. 7 Intensidad Sísmica del Valle de Caracas.....	46
Imagen2. 8 Plano Figura Fondo. Llenos y Vacíos. Existente para el 2014.....	48
Imagen2. 9 Morfología Urbana. Relación Grano/Parcelamiento.	49
Imagen2. 10 Plano de Usos de las Parcelas. Existente para 2014.....	50
Imagen2. 11 Relación peatón – ciudad. Esquemas de Jan Gehl	52
Imagen2. 12 Plano de Altura de las Edificaciones. Existente para 2014	54
Imagen2. 13 Plano de Dureza de las Edificaciones. Existente para 2014.....	55
Imagen2. 14 Plano de espacios Recreativos y Deportivos. Existente para 2014	57
Imagen2. 15 Sistema de espacios Recreativos y Deportivos. Existente para 2014.....	58
Imagen2. 16 Plano de Hitos y Espacios Patrimoniales. Existente para 2014.....	59
Imagen2. 17 Plano de Movilidad y Jerarquía Vial. Existente para 2014	62
Imagen2. 18 Plano de Rutas de Transporte Público dentro de Plaza Venezuela	65
Imagen2. 19 Plano de ubicación de Conteos Vehiculares.....	68
Imagen2. 20 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 1	69
Imagen2. 21 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 2.....	70
Imagen2. 22 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 3.....	71
Imagen2. 23 Plano de ubicación de los conteos peatonales	73
Imagen2. 24 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 1	74
Imagen2. 25 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 2.....	75
Imagen2. 26 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 3.....	76
Imagen2. 27 Plano Mobiliario Urbano.....	78
Imagen2. 28 Parada 1	79
Imagen2. 29 Parada 2.....	80
Imagen2. 30 Parada 3	81
Imagen2. 31 Parada 4.....	81
Imagen2. 32 Parada 5.....	82
Imagen2. 33 Parada 6.....	83
Imagen2. 34 Parada 7.....	83
Imagen2. 35 Parada 8.....	84
Imagen2. 36 Reunión con representantes de Kioscos	85
Imagen2. 37 Semáforo Vehicular. Sector Plaza Venezuela.....	86
Imagen2. 38 Semáforo Vehicular. Sector Plaza Venezuela.....	87
Imagen2. 39 Poste de Iluminación Vehicular. Sector Plaza Venezuela.....	87
Imagen2. 40 Poste de Iluminación Vehicular. Sector Plaza Venezuela.....	88

Imagen2. 41 Caseta Telefónica. Sector Bulevar de Sabana Grande	89
Imagen2. 42 Cooperativa de Taxis, frente la Torre del SENIAD.	90
Imagen2. 43 Cooperativa de Mototaxis	91
Imagen2. 44 Esquema de Actores	92
Imagen2. 45 Plano de Problemáticas	101
Imagen3. 1 Concepto Generador.....	103
Imagen3. 2 Plano de Actuaciones Propuestas	104
Imagen3. 3 Plano Figura Fondo. Llenos y Vacíos. Propuesta.....	106
Imagen3. 4 Plano Figura Fondo. Llenos y Vacíos. Propuesta.....	107
Imagen3. 5 Plano Figura Fondo. Llenos y Vacíos. Propuesta.....	108
Imagen3. 6 Sistema de espacios Recreativos y Deportivos. Propuesta.....	109
Imagen3. 7 Plano de espacios Recreativos y Deportivos. Propuesta	110
Imagen3. 8 Plano de Movilidad y Jerarquía Vial. Propuesta	112
Imagen3. 9 Banco Urbano, dimensiones.....	113
Imagen3. 10 Banco Piedra.	114
Imagen3. 11 Banco Circular.....	115
Imagen3. 12 Banco Alargado.....	115
Imagen3. 13 Sistema sostenible. Paneles solares.	116
Imagen3. 14 Postes Propuestos.	117
Imagen3. 15 Bolardos con Luz.	118
Imagen3. 16 Bolardos con Luz.	119
Imagen3. 17 Paraguas BSG.....	120
Imagen3. 18 Toldos Comerciales.	121
Imagen3. 19 Bebederos Urbanos	122
Imagen3. 20 Equipo TRX.	123
Imagen3. 21 Mobiliario Saludable.....	124
Imagen3. 22 Lúdicos infantiles.	124
Imagen3. 23 Puente de Troncos.	125
Imagen3. 24 Circuito de Redes.	126
Imagen3. 25 Estacionamiento Bicicletas	127
Imagen3. 26 Plano Propuesta.....	129
Imagen3. 27 Bulevar de Plaza Venezuela (BPV).....	130
Imagen3. 28 Adoquinado Gris Ceniza. Pasos Peatonales a nivel.	130
Imagen3. 29 Plano de Ubicación de Secciones Viales.....	131
Imagen3. 30 Sección de vía A. Existente.....	132
Imagen3. 31 Adoquín-Pasto.	133
Imagen3. 32 Sección de vía A. Propuesta.	134
Imagen3. 33 Sección de vía B. Existente.....	135
Imagen3. 34 Sección de vía B. Propuesta.	136
Imagen3. 35 Zoom sección baja de la Gran Avenida. Propuesta.....	137
Imagen3. 36 Adoquines Bulevar de Sabana Grande.....	137

Imagen3. 37	Columpios de Techo.....	138
Imagen3. 38	Sección de vía C. Existente.....	139
Imagen3. 39	Sección de vía C. Propuesta.....	140
Imagen3. 40	Sección de vía D. Existente.....	141
Imagen3. 41	Sección de vía D. Propuesta.....	142
Imagen3. 42	Sección de vía E. Existente.....	143
Imagen3. 43	Sección de vía E. Propuesta.....	143
Imagen3. 44	Nivelación de la Calzada con la Acera. Propuesta.....	144
Imagen3. 45	Artistas Urbanos.....	146
Imagen3. 46	La Ruta Nocturna.....	146
Imagen3. 47	Sistema de ciclovías. Caracas.....	147
Imagen3. 48	Ciclocaminería Plaza Venezuela.....	148
Imagen3. 49	Adoquinado Corten. Ciclocaminería.....	149
Imagen3. 50	Tramo de calzada compartida Ciclista/Vehículo.....	150
Imagen3. 51	Plano de ubicación de Montajes Fotográficos.....	151
Imagen3. 52	Fotomontaje N° 1. Entrada Parque Los Caobos.....	152
Imagen3. 53	Fotomontaje N° 2. Rampa de acceso desde el elevado.....	153
Imagen3. 54	Fotomontaje N° 3. Ciclocaminería, acera dirección Parque Los Caobos.....	154
Imagen3. 55	Fotomontaje N° 4.....	155
Imagen3. 56	Propuesta Acera de La Previsora. Conexión con el BSG.....	158
Imagen3. 57	Demarcadores Viales.....	158
Imagen3. 58	Reordenamiento acera Ave. Las acacias.....	159
Imagen3. 59	Reordenamiento acera Ave. Las acacias.....	159
Imagen3. 60	Mercado la “Asoc. Coop. La Gran Manzana”.....	161
Imagen3. 61	Propuesta Torre Comercial.....	162
Imagen3. 62	Perfil Urbano. Torre Comercial.....	163
Imagen3. 63	Perfil Urbano. Torre Comercial.....	166
Imagen3. 64	Planta Museo-Café.....	167
Imagen3. 65	Perfil Urbano. Museo-Café.....	168
Imagen3. 66	Planta Plaza/Terminal.....	171
Imagen3. 67	Sección de vía F. Existente.....	175
Imagen3. 68	. Sección de vía F. Propuesta.....	176
Imagen3. 69	Zona Deportiva. Propuesta.....	177
Imagen3. 70	Proyecto Zona Rental.....	180
Imagen3. 71	. 3D Propuesta. Plaza Venezuela.....	181
Imagen3. 72	3D Propuesta. Paseo Colón.....	181
Imagen3. 73	. 3D Propuesta. Redoma de la fuente.....	182
Imagen3. 74	. 3D Propuesta. Edificaciones propuestas.....	182
Imagen3. 75	3D Propuesta. Plaza Terminal.....	183
Imagen3. 76	3D Propuesta. Museo Café.....	183
Imagen3. 77	3D Propuesta. Torre Comercial 1.....	184
Imagen3. 78	3D Propuesta. Torre Comercial 2.....	184
Imagen3. 79	3D Propuesta. Zona Deportiva.....	185

Imagen3. 80 3D Propuesta. Acera Previsora.....	185
Imagen3. 81 3D Propuesta. Conexión BSG-BPV.....	186
Imagen3. 82 Plano de ubicación de perfiles urbanos.	186
Imagen3. 83 Propuesta. Perfiles Urbanos.	187

ÍNDICE TABLAS

Tabla 2. 1 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 1.....	69
Tabla 2. 2 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 2.....	71
Tabla 2. 3 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 3.....	72
Tabla 2. 4 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 1.....	74
Tabla 2. 5 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 2.....	76
Tabla 2. 6 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 3.....	77
Tabla 2. 7 Listado de Kioscos. Sector Plaza Venezuela	85
Tabla 2. 8 Listado de Cooperativas de Taxis. Sector Plaza Venezuela.....	89
Tabla 2. 9 Listado de Cooperativas de Mototaxis. Sector Plaza Venezuela	90
Tabla 3. 1 Dimensiones de Autobuses.	172

LISTADO DE ABREVIATURAS

Asoc.	Asociación
A.C.	Asociación Civil
Ave.	Avenida
A.V.I.V.I.R.	Áreas Vitales de Viviendas y de Residencias
B.P.V.	Bulevar de Plaza Venezuela
B.S.G.	Bulevar de Sabana Grande
C.A.T.I.V.E.N.	Cadenas de tiendas Venezolanas S.A.
C.O.N.I.C.I.T.	Centro Nacional de Tecnologías de información
Coop.	Cooperativa
Ed.	Edificio
F.F.A.B	Fundación Fondo Andrés Bello
F.U.N.V.I.S.	Fundación Venezolana de Investigaciones Sismológica
G.D.C.	Gobierno del Distrito Capital
I.C.U.	Instituto Ciudad Universitaria
I.N.S.U.R.B.E.C.A	Instituto de Urbanismo C.A.
I.N.O.S.	Instituto Nacional de Obras Sanitarias
J.I.C.A.	Japan International Cooperation Angecy
O.D.E.U.	Oficina Técnica de Desarrollo Estratégico Urbano
U.N.E.S.C.O	Organización de las naciones unidas para la educación
P.D.V.S.A.	Petróleo de Venezuela
Res.	Residencia
R.T.P.	Rutas de transporte Publico
S.C.	Sociedad Civil
T.P.	Transporte Publico
U.C.V.	Universidad Central de Venezuela
U.S.B.	Universidad Simón Bolívar
U.B.V.	Universidad Bolivariana de Venezuela
Urb.	Urbanismo
V.U.F.	Variabes Urbanas Fundamentales
V.C.	Vehículos de Cargas
V.P.	Vehículos Particulares
Z.R-U.C.V.	Zona Rental U.C.V.

INTRODUCCIÓN

Desde sus inicios la ciudad ha sido un elemento cambiante, que puede sorprender al más culto de los hombres si éste tratara de entenderla. Tantas son las variables que la componen que se requiere de un sinfín de especialidades para poder ver cómo funciona superficialmente, desde sociólogos, abogados, geógrafos, arquitectos hasta incluso políticos, tienen que ver con el funcionamiento de la ciudad; sin embargo solo existe una disciplina capaz de juntar todos estos especialistas y hacer que coordinen con un mismo fin, esta no es otra más que el URBANISMO.

Esta disciplina que en sus inicios fue menospreciada, es la capaz de leer el comportamiento de la ciudad con una perspectiva distinta, que engloba todos los enfoques mencionados y busca la interrelación entre ellos, para poder “entender la ciudad” en la medida de lo posible.

Ahora bien se sabe que para algunos la ciudad es sinónimo de caos, multitudes, estrés e incluso de sufrimiento; sin embargo la ciudad es mucho más que eso, ya que ésta con “defectos o sin ellos” posee una personalidad particular que la caracteriza y le da identidad. Un ejemplo de esto puede ser la ciudad de Caracas, la cual puede ser catalogada como “caótica, anárquica, llena de colas, falta de espacios recreativos y peligrosa”¹; esto lo que quiere decir es que sus habitantes poseen una visión saturada de la ciudad debido a su dinámica tan ajetreada, lo que no lleva a la necesidad de un espacio donde drenar este estrés del día a día, he aquí donde se involucra la planificación urbana.

Desde 1930 Caracas comienza a crecer demográficamente de manera importante, lo que genera un crecimiento de la ciudad, generando una nueva demanda de servicios para esta población entrante. Este período se marca en la historia como la modernización de Caracas, que da inicio en mediados de 1936 hasta 1960 en donde se adoptan las características actuales de la ciudad; con la llegada de una dinámica nueva y estas demandas nunca antes vistas, se da inicio a un proceso urbano en donde el protagonista era el vehículo y las calles se hacían más grandes y más transitadas. Tras años de vivir una “solución” para la dinámica de la época, nos encontramos en el presente, en donde la dinámica ha cambiado y esta vieja Caracas ya no está latente, debido a la demanda de los peatones exigiendo un espacio para el libre tránsito, una necesidad de espacios recreativos, espacios seguros llenos de vida que permitan darle una nueva cara a la ciudad, una nueva identidad. En vista de esta necesidad, el planeamiento urbano en la actualidad se está enfocando en la recuperación de la ciudad, a través intervenciones que realcen el protagonismo del peatón, que a su vez se integren entre ellas y creen un nuevo sistema de espacios verdes, recreativos- culturales, que permitan recordar su valor patrimonial (recordar lo que era la ciudad y entender que gracias a eso la ciudad es lo que es hoy en día).

Es por ello que a través de este análisis se busca dar solución a una brecha existente entre el Bulevar de Sabana Grande y uno de los hitos de mayor importancia en la ciudad, el cual es la Fuente de Plaza Venezuela; destacando la importancia de dicha conexión, abriendo nuevas posibilidades de desarrollo, actuando como una especie de tubería, creando un eje central de

desarrollo que atraviese la ciudad y que busca filtrarse en dirección Norte-Sur, creando una integración planificada y sostenible en el tiempo.

1. Esta visión de la ciudad de Caracas es resultado de un muestreo realizado a 30 personas a lo largo del estudio. Se seleccionaron las 5 con mayor número de veces dicha.

I.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Debido al crecimiento apresurado presente en Caracas para 1930, se da una dinámica un tanto desorganizada que trae consigo numerosos urbanismos desligados entre sí, creando una ciudad un tanto fragmentada y poco integrada. En vista de esto sale a relucir la idea de la planificación, lo que lleva al primer plan de desarrollo urbano “El Plan Rotival”; aunque de igual modo, en la ciudad aparecieron distintos espacios carentes de un equilibrio entre las actividades que se realizaban a sus alrededores y fueron cayendo poco a poco en un abandono que fue empeorando con los años. Uno de estos espacios, podemos encontrarlo en la Gran avenida, la cual en su momento fue de gran envergadura debido al protagonismo del vehículo latente en la ciudad, sin embargo con el pasar del tiempo las actividades que se dan en sus bordes han convertido éste en un sector abandonado lleno de problemáticas que deterioran el espacio urbano.

La Gran Avenida viene a jugar un papel fundamental dentro del estudio, ya que resulta ser la conexión entre el Bulevar de Sabana Grande, recuperado por la ardua labor de PDVSA La Estancia, con la redoma de la fuente de Plaza Venezuela, uno de los hitos más importantes dentro de la ciudad; los cuales se encuentran desarticulados debido a esta dinámica en la Gran Avenida, que no invita al peatón a formar parte de ella, sino todo lo contrario, es por ello que se busca recuperar este espacio y crear de este modo un sistema integrado que disfrute el caraqueño a plenitud.

Tras divisar esta debilidad en la Gran Avenida, que desintegra ambos espacios tan importantes dentro de la ciudad, PDVSA La Estancia en pro de continuar su labor recuperando los espacios de la ciudad y recordando la importancia del patrimonio Venezolano, se propone darle solución a dicho problema y crear un proyecto que integre desde la Plaza Brión de Chacaíto hasta la entrada Este del Parque Los Caobos; trabajando en conjunto con distintas competencias relacionadas a la planificación urbana, entre los cuales se encuentra la Alcaldía del Libertador, de igual forma no

se puede obviar la presencia de la comunidad dentro del proceso de crear ciudad y la ardua labor por parte de la Unidad de Acompañamiento Social de la oficina de Patrimonio de PDVSA La Estancia, para mantener la comunicación con la comunidad y demás sujetos públicos y privados que hacen vida dentro de la zona de influencia del proyecto.

En términos generales, el sector de estudio carece de una dinámica atractiva que lo llene de vida, en donde la presencia de actos ilícitos a cualquier hora del día han llevado a un deterioro del espacio urbano, principalmente en la parte sur de la Gran Avenida adyacente a las instalaciones del SEBIN, punto de cuidado que se buscará dar solución a la hora de desarrollar la propuesta.

Para el abordaje más desarrollado de los problemas dentro del sector de estudio, se dará como punto de inicio la información obtenida a través del diagnóstico urbano y los datos de la unidad de acompañamiento social recopilada a lo largo del proyecto. (Ver Capítulo II. Punto 2.13).

I.2. OBJETIVO GENERAL

Solucionar las problemáticas del sector y áreas de injerencia a través de la continuación del Bulevar de Sabana Grande hasta la redoma de la fuente de Plaza Venezuela.

I.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Hacer una revisión bibliográfica de antecedentes al proyecto que influenciarán directa o indirectamente la zona de estudio, e incluso a nivel social, tomando en consideración las percepciones de la comunidad.
- Generar un diagnóstico urbano basado en la información recopilada tanto en campo como en el estudio bibliográfico.
- Plantear una propuesta urbana que busque solventar las problemáticas del sector y sus adyacencias.
- Crear los lineamientos generales del proyecto, que sean de utilidad para PDVSA La Estancia a la hora de la ejecución.

I.4. JUSTIFICACIÓN

En vista de las problemáticas latentes en la zona de estudio, que se extiende desde el final del Bulevar de Sabana Grande hasta la Fuente de Plaza Venezuela; PDVSA La Estancia busca plantear una conexión entre dichos espacios y a su vez solventar el caos que en ella reside. Es por ello que se quiere plantear un proyecto urbano capaz de generar una visión en conjunto que permita la integración de los espacios y al mismo tiempo mejorar la calidad urbana de éste tramo de la ciudad; cabe destacar que ésta intervención no sería únicamente la extensión del bulevar, sino la creación de una conexión peatonal desde Plaza Brión hasta el parque los Caobos, presentando un potencial enorme de seguir extendiéndose a lo largo de la ciudad creando un cinturón que conecte el Este con el Oeste de la ciudad.

Siguiendo los ideales planteados por PDVSA La Estancia, la meta a alcanzar es la de recuperar los espacios de la ciudad, con el fin de reafirmar la importancia del patrimonio venezolano; para ello se requiere de darle valía a los sucesos que nos llevaron a donde estamos, donde la historia nos dice de dónde venimos y define quienes somos y nos da nuestra propia identidad. Es por eso, que al estar Plaza Venezuela aislada del resto de la ciudad, en donde La Fuente siendo un elemento trascendental en la historia que ha ido cambiando a medida que la ciudad lo hacía, vale la pena recordar cómo era la ciudad antes, en donde el peatón le da vida a la calle y que con orgullo se decía que Caracas era del Caraqueño.

El abandono de los espacios urbanos es generalmente resultado del crecimiento de las ciudades y una pobre visión en conjunto que permita planificar a futuro, es aquí donde entra el papel del urbanista, para planificar la ciudad de una manera funcional y majestuosa, capaz de que “algo bonito” sea tan útil a nivel espacial como social, en donde las personas le den vida a los espacios y espacios a su vez le den vida a la ciudad.

Caracas viene a ser una capital centralizada en donde las divisiones tanto políticas como sociales han dificultado la integración de la ciudad, es por ello que surgen proyectos con esta temática, que su ideal sea la unión y ante todo la creación de una mejor calidad de vida; por ende la conformación de esta conexión que solucionaría la dinámica precaria extendida a lo largo de la Gran Avenida, viene a ser de gran potencial para convertirse en el punto de partida de la integración de la planificación urbana en toda Venezuela.

I.5. ALCANCE Y LIMITACIONES

El presente informe pretende generar una serie de lineamientos que permita orientar el desarrollo del proyecto, a través de un concepto generador se busca solucionar las problemáticas del sector a través de diferentes intervenciones puntuales, las cuales a la hora de ejecutarlas se deberá profundizar el nivel de detalle en las mismas.

Debido al corto tiempo para la realización del estudio, se presentan lineamientos generales que permitirán definir el carácter que se quiere para el sector; a su vez se plantean intervenciones urbanas desarrolladas medianamente, que de querer llevarlas a cabo se deben proyectar de modo individual como un estudio nuevo.

A medida que se fue desarrollando la propuesta se presentaron ciertas limitantes que dificultaron o alentaron el cumplimiento de los objetivos propuestos; bien sea como los conflictos con las continuas manifestaciones de los estudiantes, ligado con las marchas que atravesaron en varias ocasiones nuestra poligonal de estudio, que retrasaron el trabajo social dentro del sector e incluso disminuyeron los alcances propuesto con el nivel de desarrollo deseado; de igual forma estos sucesos del país afectaron el curso normal del trimestre en curso y trajo como consecuencia la reprogramación de fechas vitales para la pasantía. Por otro lado se presentó la limitante de la escala del trabajo, ya que la propuesta se llevó a cabo con un nivel de detalle superior a cualquier estudio realizado anteriormente por éste equipo; lo que se evidencia en el desarrollo de las actuaciones puntuales, en donde algunas fueran desarrolladas con mayor profundidad que otras.

Se debe mencionar que una vez logradas las comunicaciones con los sujetos dentro de la zona de estudio, su respuesta al proyecto fue positiva y demostró una alta factibilidad para su ejecución.

I.6. MARCO METODOLÓGICO

Para desarrollar este punto, se requiere definir el tipo de investigación, en el cual se ubica el estudio. Para la construcción de la metodología se plantean dos tipos de investigación, acordes al problema investigado.

Según el objetivo planteado, el estudio debe dividirse en dos etapas, en donde se desarrollen los siguientes tipos de investigación:

- Investigación Descriptiva: Esta se desarrolla a lo largo del segundo capítulo; consiste en la caracterización de un hecho o fenómeno, con el fin de crear una descripción precisa del evento de estudio y su comportamiento. Este tipo de investigación se vincula con el diagnóstico, basado en la indagación, observación, el registro y la definición. Se debe destacar la importancia del trabajo de campo y la revisión del material bibliográfico, los cuales le dan forma al diagnóstico.
- Investigación Proyectiva: Esta se desarrolla a lo largo del tercer capítulo; consiste en proponer soluciones a una situación determinada. Implica explorar, describir, explicar y proponer alternativas que le den solución a una problemática. Este tipo de investigación se vincula con el diseño o creación de algo, planteando una perspectiva proyectada pensando en el futuro. Se debe destacar la utilización de la “planificación holística” que consiste en integrar la retroinspección, es decir, abarca pasado, presente y futuro.

Una vez definido el tipo de investigación, se debe plantear el diseño de la investigación y definir la estrategia a adoptar, para responder al problema planteado. Se debe tomar en consideración el DÓNDE y CUÁNDO.

- El DÓNDE hace referencia a las fuentes de la información:
 - Diseño de Campo
 - Hace referencia a la información recopilada en un contexto natural o de fuentes vivas. Diseño clave para este estudio, siendo la principal técnica de recopilación de información.
 - Diseño de Laboratorio
 - Hace referencia a la información recopilada en un ambiente artificial o creado. Diseño empleado en la elaboración de la propuesta.

- Diseño Documental

Hace referencia a la información recopilada de fuentes no vivas, basada en el análisis de datos proveniente de material bibliográfico. Diseño fundamental para abordar el tema de estudio para darle cuerpo a la investigación.

El presente estudio a causa de su diversidad de “diseños” a utilizar, se debe catalogar como utilización de diseños de fuentes mixtas.

- El CUÁNDO hace referencia al tiempo del diseño:

- Diseño Histórico

Quando se requiere reconstruir hechos del pasado. Diseño empleado para el análisis histórico de la zona de estudio y en los antecedentes de la investigación.

- Diseño Contemporáneo

Quando se requiere obtener información de un evento actual. Diseño clave para mantener un estudio acorde a la realidad del sector, e incrementar su factibilidad en el tiempo.

- Diseño Evolutivo

Quando se requiere el estudio de un evento en proceso de cambio a lo largo del tiempo a través de proyecciones. Diseño implementado en el desarrollo de la propuesta.

El presente estudio se desenvuelve en los tres estratos temporales, con el fin de sustentar de mejor manera la propuesta y hacerla sostenible en el tiempo.

Con respecto a las técnicas e instrumentos de recolección de datos, se empleó la observación directa, las encuestas, el análisis documental y el análisis de contenido, de acuerdo a la etapa de la investigación.

Al emplear los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera, el empleo de medios gráficos es básico para un pleno entendimiento del estudio, de igual forma el uso de gráficos, planos temáticos, cuadros y porcentajes que se encargan de mostrar al lector los datos de importancia que se deben tomar en consideración para su análisis.

Con el fin de fortalecer esto último, se elaboró un portafolio que permite apreciar con mayor claridad la información tanto del diagnóstico como de la propuesta; dándole protagonismo a la planimetría, con breves análisis de su contenido. Éste material va de la mano con el presente informe, en donde se profundizan los análisis y se sustentan con una base teórica.

I.7. PRESENTACIÓN DE LA GERENCIA DE PATRIMONIO DE PDVSA LA ESTANCIA

La empresa estatal “Petróleos de Venezuela, Sociedad Anónima” (PDVSA) fue creada por decreto gubernamental durante la primera presidencia de Carlos Andrés Pérez, dando inicio el 1 de enero de 1976; cuyas actividades con la explotación, producción, refinación, mercadeo y transporte del petróleo venezolano. En base a todas estas funciones PDVSA teniendo una labor tan grande se vio en la necesidad de descomponerse en varias sucursales que a su vez se dividían en gerencias, las cuales cumplen un papel específico dentro de este enorme entramado que es PDVSA.

Entre estos se encuentra PDVSA La Estancia, la cual es un brazo social y cultural de PDVSA, destinada a la valoración, restauración, promoción y difusión del acervo histórico y artístico del país. La labor que se le dio a esta dependencia es de suma importancia para la ciudad, y de igual forma se encuentra subdividida en diferencias gerencias, que al combinarlas pueden lograr grandes cosas; entre ellas se encuentra la Gerencia SOCIAL, la Gerencia de CULTURA y la Gerencia de PATRIMONIO.

En un principio la gerencia con mayor impacto a nivel urbano únicamente era la gerencia de cultura, ya que no existía la de patrimonio, es por ello que en función de las problemáticas en la ciudad se comenzó la demanda de profesionales capacitados para plantear soluciones. Uno de los principales problemas que afectaban la ciudad era la situación precaria del Bulevar de Sabana Grande y su uso de mercado ambulante que deterioraba enormemente la calidad urbana, es por eso que la gerencia de cultura solicitó a un especialista para la elaboración del diagnóstico del Bulevar de Sabana Grande para mediados del 2007. Dicho especialista fue la Arquitecto Virginia Vivas, la cual motivada por su labor, ve la necesidad de crear la unidad de patrimonio dentro de la Gerencia de cultura, en conjunto de un pequeño equipo de profesionales.

Tras obtener resultados íntegros y profesionales del estudio del bulevar, la Arquitecto Vivas promueve la creación de la Gerencia de PATRIMONIO en el 2009, con el fin de ejecutar dicho proyecto y regresarle el esplendor a la ciudad.

La Gerencia de PATRIMONIO tiene el propósito de fortalecer la cultura e identidad venezolana, con el único fin de recuperar la grandeza del patrimonio artístico y urbano, demostrando que el tiempo no podrá destruir lo que la historia forjó con sus manos. En la actualidad, PDVSA La Estancia desarrolla numerosos proyectos a lo largo de la nación, con el sello impecable que la caracteriza, creando una ciudad con valores y cultura.

Entre los proyectos que ha participado la gerencia de patrimonio, el que más resuena y que con orgullo ondean es el de la rehabilitación integral del Bulevar de Sabana Grande y zona de injerencia; aunque también se puede apreciar su sello en otras obras como: la Esfera Caracas de Jesús Soto; el Abra Solar y el Espejo Solar de Alejandro Otero; la Fisicromía en homenaje a Don Andrés Bello de Carlo Cruz Diez; la Fuente de la Plaza Venezuela; la obra Los Cerritos de Mercedes Pardo y Alejandro Otero; Pariata 1957 de Omar Carreño; entre mucho otros más.

I.8. ANTECEDENTES

Para la elaboración del estudio, el principal punto de partida fue el análisis del material bibliográfico, el cual fortaleció el basamento teórico, en donde a través de estudios, proyectos, informes e incluso testimonios realizados anteriormente acerca del área de estudio, permitieron entender a plenitud como el sector obtuvo la dinámica que tiene hoy en día y qué proyectos se piensan desarrollar en sus alrededores, que pudieran influenciar sobre el comportamiento dentro de la poligonal.

- **Gaceta Municipal del Municipio Libertador. Gaceta N° 16.224**

Concejo Municipal

Agosto de 1980

Se plantea la ordenanza modificatoria de la ordenanza la sobre Zonificación del sector de Sabana Grande, en donde se especifican unas zonas con la finalidad de asegurar lo normado a través de las VUF, planteadas en el artículo 4 de la Gaceta.

(Ver apéndice A)

Zona R 8-E Vivienda Multifamiliar Especial de la Avenida Libertador.

Zona CM-1 Comercio Metropolitano.

Zona CM-2.E Comercio Metropolitano Especial.

Zona V8-5-CC Vivienda Multifamiliar con Comercio Comunal.

Zona V8-6-CC Vivienda Multifamiliar Y Comercio Comunal.

Zona V9-1-CM Vivienda Multifamiliar y Comercio Metropolitano.

Zona SP Servicios Públicos.

Zona SP-CC Servicios Públicos con Comercios Comunal.

ZONA SEP Servicios de Educación Primaria.

ZONA SEM Servicios de Educación Media.

ZONA SDR Servicios Deportivos y Recreacionales (parques, plazas, áreas libres y campos deportivos).

ZONA SR Servicios Religiosos.

ZONA RU Renovación Urbana.

- **Gaceta Municipal del Municipio Libertador. Gaceta Vigente. Extra 70-C**

Concejo Municipal

Noviembre 1987

Esta plantea la zonificación vigente del sector espacios réntales de la UCV, por parte del concejo municipal del distrito federal, mostrando los límites de la zona y estipulando las sus respectivas VUF.

ZRN Desarrollo de conjunto Zona Rental Norte.

ZRS Desarrollo de conjunto Zona Rental Sur.

SEB Servicio de educación básica.

SDR Servicios Deportivos y Recreacionales.

VM Vialidad Matriz.

- **Evaluación Zona Rental. Universidad Central de Venezuela**

ODEU. Alcaldía de Caracas. Dirección de Gestión Urbana

Enero 2002

Este estudio es uno de los más completos con relación a la Zona Rental, debido a su descripción del proyecto en el tiempo, destacando los usos de cada parte de la propuesta para poder dar a entender la dinámica que buscaban; de igual forma se narra la aparición

de la Fundación Andrés Bello y la asignación de las Zonas Rentales, destacando la realización del proyecto de Villanueva con las modificaciones que vienen al caso de las políticas de crecimiento planteadas.

Este análisis abarca un tema importante para la realización de la propuesta, haciendo referencia a su identificación del Problema N°1 “Tránsito y acceso”, el cual se corroborará con el diagnóstico que se realizará; también se plantea una breve reflexión del análisis de mercado para la ZR-UCV, en donde la gran incógnita es el tema de la demanda de ese espacio y ver si realmente se le daría el uso propuesto una vez se culmine, he ahí un potencial argumento para la realización de obras “temporales” dentro de los espacios de Zona Rental, para mejorar la calidad de vida de la comunidad.

- **Plan Maestro de Desarrollo Urbano de la Zona Rental de Plaza Venezuela Unidad Sur. Impacto en el Sistema de Transporte.**

Fundación Fondo Andrés Bello para El desarrollo científico de la UCV

Julio 2003

Se plantea los lineamientos para el desarrollo urbano de Zona Rental de Plaza Venezuela, de igual forma se plantea un estudio a nivel vial a sus alrededores. Este estudio arrojó como resultado que el desarrollo de la 1° Etapa de la unidad Sur de Zona Rental de la UCV puede ser acomodado con facilidad en la vialidad y sistemas de transporte circundante, sin causar congestionamientos significantes; de igual forma se identificaron tres posibles mejoras en el contexto, que ayudarían a la dinámica en el sector.

La primera propuesta, fue la posibilidad de abrir una nueva rampa de acceso a la Autopista Francisco Fajardo desde la Av. Venezuela en sentido este-oeste. Lo que sería de gran utilidad para la movilidad dentro de la ciudad y aminorar los tiempo de viajes.

La segunda propuesta, fue la colocación de una nueva parada de transporte público en la Av. Las Acacias frente el edificio La Previsora, lo que agilizaría la dinámica del transporte de carga y descarga de pasajeros con una estructura consolidada.

La tercera propuesta, consiste en la eliminación de una vía que impide la conexión entre el Parque los Caobos y la Plaza Venezuela, argumentando que esto permitiría implantar un paseo peatonal con ciclovía y que a futuro se podría continuar una propuesta que

fortalezca el tema peatonal-ciclístico que se extienda hasta el Bulevar de Sabana Grande e incluso hasta Chacaíto.

Este estudio fue uno de los principales que servirán de partida para el planteamiento de la propuesta urbana, ya que dichos ideales expuestos en sus proyectos, vienen a coincidir de grata manera con los ideales de nuestro análisis; destacando su visión a futuro al proyectar la necesidad de la conexión desde el Parque Los Caobos hasta Chacaíto, siendo éste objetivo el principal motivador del “PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL ESPACIO CONECTOR ENTRE EL BULEVAR DE SABANA GRANDE Y PLAZA VENEZUELA”.

- **Estudio de Suficiencia vial para el desarrollo inmobiliario de la Zona Rental de la Plaza Venezuela.**

Ingeniería Cerón C.A.

Junio 2008

Este estudio presenta un análisis de vialidad muy completo de los alrededores de la Zona Rental, en donde describe las características del complejo y como afectarían a la dinámica vial del sector, planteando el funcionamiento de la movilidad con relación a este nuevo nodo, de igual forma cómo se vería la distribución y asignación de viajes tomando en cuenta las numerosas avenidas que convergen en la redoma de la fuente de Plaza Venezuela.

Este estudio es de suma importancia a la hora de plantear nuestra propuesta, ya que dentro de sus escenarios contemplan las posibilidades de una descongestión de la vialidad (principalmente de la Gran Avenida) a causa de una nueva redistribución de canales, justificándolo a través de conteos y proyecciones cuantificadas según el flujo vehicular; los cuales podremos usar pasar sustentar nuestros análisis.

- **Plan Caracas Socialista**

Alcaldía del Municipio Bolivariano Libertador de Caracas

Marzo 2009

Dicho plan surge por la necesidad de una política que coordine la aparición de proyectos aislados técnico-financieros, con el fin de garantizar la integración y coherencia de todas las acciones a realizar en pro de solucionar las problemáticas de la ciudad.

Entre los ejes urbanos planteados por el Plan Caracas Socialista, se encuentra la necesidad de reordenar el sector de la Gran Avenida y darle continuidad hasta lograr la conexión con el Parque Los Caobos.

En función de este plan, se llevaron a cabo posteriormente una serie de estudios que buscaban hacer realidad dicho planteamiento y es por ello que PDVSA La Estancia asume el rol de promotora de ésta tarea de suma importancia para la rehabilitación de la ciudad.

- **Informe Gerencial. Impacto Vial Centro Comercial. Espacio Plaza Venezuela**

SOMELCA. Ingenieros Asociados, C.A.

Septiembre 2009.

En este estudio se plantearon conteos viales y análisis de los alrededores de la Zona Rental; destacando un análisis de las condiciones de las paradas de autobuses distribuidas a lo largo de la zona, información la cual se corroboró en campo y fue de utilidad a la hora del análisis del Estudio de Movilidad y Jerarquía Vial (Capítulo 2. Punto 11).

- **Addendum del estudio de Impacto Vial Centro Comercial espacio Zona Rental Plaza Venezuela. Para la reubicación del servicio de taxis.**

SOMELCA. Ingenieros Asociados, C.A. Ingeniería de Consulta en Transporte y Vialidad

Noviembre 2010.

En este informe describo el estudio realizado por la consultora SOMELCA INGENIEROS ASOCIADOS, C.A. con la finalidad de establecer una nueva alternativa de ubicación al servicio de taxis para el centro comercial espacio Plaza Venezuela, requerido por la fundación Andrés Bello a la empresa CATIVEN, para la puesta en funcionamiento de la I Etapa de referido inmueble. Dicho informe nos permite apreciar el nivel de detalle que se ha llegado en proyectos anteriores, y prever de antemano que la propuesta a plantear en este análisis deberá aproximarse a dicha escala para aumentar su factibilidad.

- **Rehabilitación del Bulevar de Sabana Grande**

PDVSA La Estancia

2011

Este proyecto fue motivado a la situación tan precaria que presentaba el sector de Sabana Grande, en donde la aparición de las obras del Metro de Caracas trajeron una

mayor dinámica, que poco a poco fue invadida por la anarquía de los comerciantes informales, creando de este modo un espacio poco transitable con una enorme cantidad de flujo peatonal.

Posteriormente para el 2007, el gobierno central se da cuenta del valor patrimonial de Sabana Grande, razón por la que le asignan a la Alcaldía del Municipio Libertador y el Gobierno de Distrito Capital, la tarea de la recuperación integral del paseo.

Para mediados del 2011, se le asigna la tarea de rehabilitación del bulevar a PDVSA La Estancia, los cuales luego de números estudios y un gran esmero por parte de su equipo, se logró obtener lo que hoy en día se reconoce como uno de los principales espacios públicos de Caracas; razón por la que actuará como principal referente a la hora de plantear la propuesta.

- **Concurso Nacional de esquemas preliminares para el reordenamiento integral de la Plaza Venezuela. Bases de Concurso.**

PDVSA La Estancia. Gobierno del Distrito Capital, Alcaldía de Caracas. C.A. Metro de Caracas.

Julio-Octubre 2011

Este documento busca exponer los lineamientos del concurso y dar a conocer a los postulantes la justificación de por qué se lleva a cabo dicho concurso y cuáles son sus ideales; de igual forma se anexa una serie de conceptos que se deberán tomar en cuenta a la hora de formular la propuesta.

Entre los puntos desarrollados en el documento, se destacan unas visiones específicas del sector, las cuales coinciden con las abordadas en nuestro estudio; entre estas visiones se pueden resaltar las siguientes:

- PDVSA La Estancia actúa como promotora y organizadora, trabajando en conjunto con la Alcaldía del Libertador, el Gobierno del Distrito Capital (GDC) y C.A. Metro de Caracas.
- Las bases de este concurso parten de la necesidad de continuar y extender la rehabilitación del Bulevar de Sabana Grande, que para la fecha se encontraba en su última fase de ejecución, y que actualmente se desea conectar con el Parque Los Caobos.
- Se busca también potenciar el actual uso que se le da a la fuente de Plaza Venezuela, con la integración al bulevar, creando de este modo un recorrido que remate con la fuente.

- Objetivo.
 - Reconocer a La Plaza Venezuela como un nodo Urbano, vial y patrimonial de la ciudad, potenciando sus espacios y elementos culturales y optimizando su función de enlace peatonal entre el Bulevar de Sabana Grande y el Parque Los Caobos.
 - Abordar el Reordenamiento Integral de la Plaza Venezuela, tomando en consideración su papel articulador con los elementos ubicados en sus áreas de injerencia.
- Zonas Adyacentes de Importancia (contexto)
 - Bulevar sabana Grande
 - Zona Rental de la UCV
 - Estaciones de Metro
 - Ciudad Universitaria

Para las bases del concurso se destacaron estas zonas adyacentes, sin embargo para la elaboración de este estudio, se consideraron nuevos elementos acorde a la dinámica actual de la zona de estudio.

- Delimitación espacial del concurso
 - Este. Avenida Las Acacias
 - Sur. Ciudad Universitaria y la Zona Rental de la UCV
 - Oeste. Parque Los Caobos
 - Norte. Acera Norte de la Avenida Paseo Colon y la Gran Avenida

Delimitación que se asemeja a la planteada en nuestro estudio, con pequeñas modificaciones acordes a la dinámica actual.

- Calendario 2011
 - Anuncio del Concurso
 - Lunes 25 de Julio
 - Inicio de Concurso y Registro
 - Martes 26 al viernes 29 de Julio
 - Períodos de Consulta
 - Recepción. Lunes 1 al miércoles 3 de agosto
 - Respuestas. Jueves 4 y viernes 5 de agosto
 - Cierre y entrega de Propuestas

- Lunes 19 septiembre
- Deliberación de Jurado
- Martes 4 al jueves 6 de octubre
- Proclamación de Premios
- Martes 18 de octubre
- Presentación propuesta
 - Máximo 2 paneles tamaño 1.20 cm x 0.60 cm, en papel blanco sobre un soporte plano, rígido y resistente.

Dichos lineamientos venían anexos con una serie de análisis obligatorios que debía tener la propuesta; de no tenerlos todos para la fecha del concurso, estos no tenían la oportunidad de entregarlo. Para facilitar el diagnóstico, PDVSA La Estancia, le plantea las principales problemáticas a dar solución, y en función a estas podrían enfocar sus propuestas.

Buscar soluciones a:

- Acceso Peatonal entre el Bulevar de Sabana Grande y la Gran Avenida.
- Acceso peatona entre la Gran Avenida y la fuente, además del espacio de la estatua de Andrés Bello, la Fisicromía de Carlos Cruz Diez, el Abra Solar de Alejandro Otero, la Obra Pariata de Omar Carreño y el monumento a Colón.
- Acceso peatonal entre la gran área central y la entrada a la Ciudad Universitaria
- Acceso peatonal entre la gran área central y el parque los Caobos.
- Relación con la Zona Rental de la UCV.

Estos conflictos viales resultado de una planificación en donde el vehículo es el protagonista, es evidente que el peatón es excluido de esta dinámica y es por ello que se debe tomar en consideración para cualquier propuesta dentro de Plaza Venezuela.

Es de vital importancia tomar en cuenta que ya en el pasado se habían divisado estos conflictos y que en la actualidad aún se mantienen. Por ello se requiere plantear nuevas soluciones y que con ayuda de los conocimientos técnicos apropiados, la factibilidad de que se ejecuten las intervenciones ideales va en aumento. Está claro que Plaza Venezuela a lo largo de la historia ha poseído el carácter de nodo vial, que con el tiempo se va desarrollando cada vez más, lo que dificulta enormemente el movimiento peatonal, destacando que por su estructura vial parece imposible llevar a cabo alguna modificación

y es esta la razón porque tras tantos estudios para el sector, aun mantenga esta fachada de intocable y que equipos de profesionales desistan de proponer nuevas ideas.

En base a esto, la propuesta a realizar deberá considerar los análisis que planteaba el concurso y profundizarlos para llegar a un nivel de detalle que logre dar soluciones y que en un futuro se puedan ejecutar.

- **Concurso CCS en Bici.**

Alcaldía Metropolitana de Caracas

2012

El Concurso CSS en Bici, organizado por la Alcaldía Metropolitana de Caracas y patrocinado por la embajada de Francia en Venezuela, tiene como objetivo el diseño y la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Esta incorpora dos tipos de circuitos, uno expreso y otro recreativo. La vía expresa es una vía permanente diseñada para la movilidad diaria funcionando de lunes a domingo. Cuenta con 6 circuitos, dos circuitos que funcionan en la cota mil y otra que va de este a oeste de la ciudad conectando los espacios públicos de mayor importancia como el Parque del Oeste, El Calvario, el Parque Los Caobos, Parque del Este, etc. Esta propuesta plantea los lineamientos necesarios para la integración de la ciudad, lo que sirve de base para los planteamientos de la propuesta.

- **Proyecto Caracas Rueda Libre**

Alcaldía del Municipio Libertador

2012

Este proyecto busca fomentar el uso de la bicicleta en toda la ciudad, a través de jornadas de biciescuelas y campañas promotoras, enfocados en apoyar los ideales de que la calzada se puede compartir con el ciclista. La Alcaldía del Libertador plantea circuitos denominados Rueda Libre, en donde se define un espacio para el uso exclusivo de deportistas a pie, ciclistas y patineteros, durante los domingos de 7:00 a.m. a 3:00 p.m.; existen 5 puntos de la ciudad donde se generan estas actividades los fines de semana, las cuales son concurridos y sumamente populares. En función de esta demanda, la necesidad de espacios para el ciclista dentro de la ciudad viene a ser una oportunidad para la

propuesta a desarrollar, de igual forma al profundizar estos principios de ciclista-vehículo, se podrá obtener apoyo para darle vida al espacio de parte de la comunidad y diversos grupos organizados de ciclista tales como “CicloGuerrilla Urbana” y “Ruédala USB”.

- **Residencia Estudiantil Livia Gouverneur.**

Alcaldía del Municipio Libertador

Febrero 2013

Este proyecto consistió en la rehabilitación de un edificio de valor histórico, para darle un uso práctico y funcional, en donde el antiguo edificio Los Andes, ubicado en el Bulevar de Sabana Grande en la parroquia el Recreo, viene a ser un espacio estudiantil, en donde las residencias tienen una capacidad para 700 estudiantes, distribuidos en 144 habitaciones; la estructura cuenta con una sala de estudio, mezanina y biblioteca, lo que asegura un ambiente seguro, tranquilo t cómodo cazas de motivar al aprendizaje de la juventud venezolana.

Su actual nombre es el de las Residencias Estudiantiles “Livia Gouverneur”, tras la inauguración llevada a cabo por el alcalde del Municipio Bolivariana Libertador, Jorge Rodríguez.

La presencia de esta residencia al final del Bulevar de Sabana Grande, y la ciclovía desarrollada por la misma alcaldía, presentan una diferente dinámica, en donde esta población estudiantil genera una demanda de servicios, con los cuales no se habían contemplado a los inicios de desarrollo del Bulevar, es por eso que se ve la necesidad de incluir actividades y servicios que generen una oferta capaz de satisfacer la demanda de esta nueva población. (Ver apéndice B)

- **Proyecto Rehabilitación Integral del sector de Plaza Venezuela. Términos de referencia para la ejecución del proyecto.**

PDVSA La Estancia

Junio 2013

Este se plantea como una guía para la elaboración del proyecto, en donde PDVSA La Estancia asume el papel de promotora y organizadora, trabajando en conjunto con la Alcaldía del Municipio Bolivariano Libertador de Caracas, el Gobierno del Distrito Capital y la C.A. Metro de Caracas, para promover la rehabilitación de la acera Sur de la

Gran Avenida, hasta lograr la integración del Bulevar de Sabana Grande con la Plaza Venezuela; para este proyecto se le solicitó la participación del Ministerio del Ambiente (con relación al Proyecto Río Guaire) y la Fundación Andrés Bello (con el Automercado Bicentenario) para la incorporación al equipo de trabajo, debido a la influencia directa o indirecta de sus proyectos sobre la poligonal de estudio.

La existencia de estos términos de referencia fue de gran ayuda a la hora de iniciar nuestro estudio, ya que marca los lineamientos necesarios para el diagnóstico, desde objetivo generales hasta específicos, e incluso plantea una poligonal la cual en nuestro estudio se vio la necesidad de ampliar debido al impacto del proyecto.

Para cualquier individuo que no sepa del área de estudio, estos términos de referencia le pueden dar una introducción muy bien preparada; que posteriormente encontraran en nuestro estudio mucho más profundizadas.

- **Anteproyecto de Ordenanza para el Bulevar de Sabana Grande.**

PDVSA La Estancia

Septiembre 2013

Informe que tiene por objetivo solicitar ante la Alcaldía de Libertador, el estudio de ordenanza espacial para el ordenamiento del área declarada como bien de interés cultural del Bulevar de Sabana Grande y sus zonas de injerencia.

Este informe es de utilidad a la hora del planteamiento de la GESTIÓN del proyecto, ya que es una muestra de qué herramientas cuenta el planificador para proteger la propuesta una vez ejecutada, dándole así una mayor sostenibilidad en el tiempo.

- **Proyecto Ciclovía Caracas. Primer Tramo.**

Alcaldía del Municipio Libertador

Septiembre de 2013

La alcaldía inauguró el primer tramo de la ciclovía permanente; su ruta que va desde Los Chaguaramos hasta las Residencias Estudiantiles Livia Gouverneur (Edificio Los Andes) en Plaza Venezuela, en donde se plantea la idea como una “ventaja para el caraqueño”; esta experiencia presentó muchos inconvenientes a nivel estructural y se destaca que algunos ciclistas prefieren seguir comportamiento la calzada con el vehículo, debido a que se sienten encerrados en este tramo y de manera frecuente se encuentran motorizados haciendo uso de este, lo que genera riesgo para el ciclista.

Este estudio permite ver el impacto de la ciclovia dentro de la ciudad, y aprender de sus inconvenientes para plantearles solución a la hora de abordar este tema en la propuesta; se debe reconocer que este tramo cumple con las normas internacionales para ciclovia con una altura de 2,4 metros.

(Ver apéndice C)

- **Proyecto Ciclovia Caracas. Segundo Tramo.**

Alcaldía del Municipio Libertador

Mayo 2014

La inauguración de esta ciclovia es la de mayor potencial para la integración de la ciudad que se propondrá en este estudio; esta cuenta con 1,6 kilómetros y va desde la estación de metro de Bellas Artes, en la avenida Bolívar, hasta la Plaza Diego Ibarra, en el centro de la ciudad.

Para el presente proyecto se ve la oportunidad de crear una nueva ciclovia que conectara este tramo con el tramo de Plaza Venezuela hasta los Chaguaramos.

(Ver apéndice D)

El entendimiento de estos proyectos sirven de base para poder contar con diferentes puntos de vista de un mismo sector, en donde cada analista le dio su enfoque particular en función a sus conocimientos. El trabajo del planificador busca englobar todas estas disciplinas en un solo estudio, para poder plantear una propuesta integral que sea fundamental para la ejecución de la rehabilitación.

CAPÍTULO I

MARCO CONCEPTUAL

Para la elaboración del estudio se requiere de una base teórica que sustente los argumentos utilizados a la hora del análisis; es por ello que antes de abordar los puntos tratados en el diagnóstico, se requiere aclarar una serie de términos y conceptos referentes al urbanismo, la planificación urbana, el mobiliario urbano, ejecución de obras y proyectos, entre otros.

En busca de mantener un lenguaje “universal”, que permita el entendimiento de estos términos de la medida que le sea más fácil para el lector; es por ello que se le da una breve reseña de cada concepto, de sus cualidades y/o lineamientos, haciendo énfasis en el enfoque competente al estudio a realizar. Cabe mencionar que de ser de interés del lector profundizar en dichos términos, la bibliografía del presente trabajo le será de utilidad para ampliar su entendimiento.

TÉRMINOS

A continuación se presenta una serie de términos que serán de utilidad para entender el trabajo del urbanista, y a su vez se podrá ver el vocabulario empleado dentro de la planificación urbana.

- **Bolardos**

Mobiliario urbano que se utiliza en general para impedir el acceso de vehículos a zonas peatonales o a calles de circulación restringida.

- **Conflictividad**

En la ciudad se puede divisar el grado de conflictividad a nivel social y urbano; a nivel social, hace referencia a los roces entre actores, que dificultan el desarrollo del proyecto; en cambio a nivel urbano se puede ver en puntos de encuentro o cruces de movimientos vehiculares o peatonales, que varían por horarios y días laborales o feriados.

- **Densidades**

Este término está empleado generalmente hacia la población, en estudios demográficos, sin embargo para usarlo en estudios urbanos, se puede emplear para calcular la densidad peatonal en una dirección o vehicular en una avenida; los objetivos de los estudios varían en función a la densidad con la que se trabaja.

- **Diagnóstico**

Este es un estudio urbano sobre la zona de estudio, en donde se requiere de un análisis profundo y exhaustivo que abarque varias ramas del urbanismo, bien sea de topografía, vial, social, usos, alturas, dinámica, económico, entre otros. El objetivo de este estudio es el de poder divisar las problemáticas dentro de la zona de estudio, y de esta forma poder plantear posibles soluciones a través de una propuesta.

- **Dureza de las edificaciones**

Este estudio hace referencia al análisis individual de la estructura, definiendo su uso, altura, estado de la edificación y valor patrimonial, para definir qué tan propenso al cambio se encuentra la estructura, bien sea para la rehabilitación, conservación o demolición de la edificación.

- **Dureza de los usos**

Este estudio plantea la dureza de las zonas de la ciudad, en función a qué tan propensos están a un cambio; esto relacionado con las actividades que se dan en ellos y el uso real que le dan sus usuarios.

- **Equipamiento Urbano**

Los equipamientos urbanos pueden definirse como “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” (IERU, 1999, p.2). En este sentido, se considera de gran importancia su planificación para garantizar un desarrollo armónico de la ciudad y unos altos estándares de la calidad de vida en la población.

- **Espacio Público**

Se hace referencia a los espacios destinados a la interacción de la comunidad; en estos espacios se refleja de gran manera la dinámica de un sector, lugar donde se comunican los distintos usos que caracterizan y definen la poligonal de estudio.

- **Estaciones Intermodales**

Este elemento surge a raíz de la aparición de nuevos medios de transporte para movilizarse dentro de la ciudad; estos equipamientos resultan de punto de encuentro entre los diferentes modos de transporte y permite hacer el traslado de uno a otro. La importancia de estos elementos es evidente, ya que su función es la de integrar todos los sistemas con la finalidad de generar viajes más seguros y de mayor confort para sus usuarios.

- **Estado de Conservación**

A la hora de iniciar un diagnóstico, se debe definir el estado de conservación de las zonas a trabajar, y definir los usos puntuales que se le dan. De igual forma se le debe aplicar este análisis a la vialidad tanto peatonal como vehicular. Este aspecto es de suma importancia para el las labores que se desarrollan en PDVSA La Estancia, ya que a nivel patrimonial, esta es la acción que arroja los primeros datos antes de plantear el proyecto.

- **Hitos**

Estos elementos son de suma importancia dentro de la ciudad, debido a su valor emblemático que ayuda a definir la personalidad de la ciudad y sus habitantes; este hito es conocido como un punto de referencia, en donde la comunidad le da valía. Los elementos con valor patrimonial también son catalogados como hitos, haciendo principal énfasis en ellos como parte de la historia de un sector.

- **Intensidad de Uso**

Este estudio requiere identificar grandes zonas, principalmente delimitadas por la dinámica que en ellas se dan; se puede tomar en consideración la densidad poblacional que le da uso a los espacios en diferentes horarios, días o sucesos particulares que allí se den.

- **Imagen Urbana**

La ciudad se plantea con una imagen pública que define la personalidad de cada región; según Kevin Lynch esta imagen es resultado de la combinación de muchas imágenes individuales, proyectadas por los ciudadanos; en otras palabras, la imagen de una ciudad

la crea sus habitantes. El comportamiento de las personas se desarrolla según los elementos físicos que delimitan la imagen de la ciudad y le dan forma; se dividen en los siguiente cinco: Sendas, Bordes, Barrios, Nodos y Mojones.

- **Lúdicos**

Es un tipo de mobiliario urbano enfocado para el uso recreativo de los niños, son resistentes, portátiles y fácil de instalar, es un elemento característico de los parques infantiles y paseos peatonales.

- **Nodos**

Los nodos son catalogados como puntos de encuentro o lugares de conflicto, en donde convergen numerosas actividades de diferentes ámbitos creando un comportamiento particular distinto al resto de la ciudad; generalmente en estos puntos son donde se notan con mayor intensidad las problemáticas y es necesario divisarlo a la hora de elaborar un proyecto.

- **Origen y Destino**

Estos términos resultan clave para el estudio de movilidad, en donde se puede definir un sector por los viajes que en él se generan; un viaje posee un punto de inicio y un punto final, para entender la dinámica de un sector se requiere identificar las zonas atractoras de viajes y las zonas generadoras de viaje; cabe destacar que la dinámica varía según las variables con las que se analice, tomando en cuenta horarios, fechas, días feriados, eventos especiales, usos, zonas comerciales o zonas residenciales, puntos de carga y descarga, percepción de seguridad, entre otros.

- **Población**

El factor demográfico no puede faltar a la hora de un estudio urbano, ya que el planificador diseña hacia una necesidad de las personas; el tamaño de la población es importante para definir las proporciones y alcances del proyecto.

- **Sistemas**

Los sistemas son estudios esquemáticos en donde se busca expresar de manera concisa un análisis en particular; esto puede ser un sistema de espacios públicos, sistema de drenaje, sistema eléctrico, sistema de desechos, etc. Esta herramienta es de gran apoyo para el trabajo del planificador y útil para transmitir la información.

- **Tipos de Vehículos**

Para el entendimiento de la dinámica vial dentro de un sector, se requiere un análisis de los tipos de vehículos que hacen vida allí, tomando en cuenta si son autos particulares, transporte colectivo, transporte de carga, recolectores de basura, ambulancias, bomberos, patrullas, motocicletas, bicicletas, etc. Esto permite definir si se cumple el uso con el que se propuso inicialmente la vialidad, de ser lo contrario, permite definir qué cambios se deben efectuar.

- **Topografía**

Bien puede ser visto como el primer paso a la hora de planificar, ya que sin manejar ésta información es equivalente a trabajar sin una base; es por ello que en el urbanismo se le hace un especial énfasis en tener un estudio topográfico actualizado, manejando unas cotas que permitan definir las pendientes y desniveles existentes en el sector.

- **Usos de la Parcela**

Es un estudio urbano que busca identificar las actividades que se dan dentro de la ciudad en función al parcelamiento. Estos usos se asigna según la zonificación, que no es más que la herramienta para formalizar la visión que desea el planificador de la ciudad, este documento asegura que se den las actividades que proyecto a futuro para obtener la imagen urbana deseada.

ASPECTOS LEGALES

A continuación se plantea un listado de documentos legales cuyas disposiciones afectan en mayor o menor grado este estudio. Se llevó a cabo la revisión de estos textos para seleccionar y considerar aquellas secciones que sean pertinentes para los fines de este trabajo.

Anteriormente en los antecedentes se desarrollaron dos decretos publicados en la gaceta municipal, ambos con relación a la zonificación del sector; estos son los de mayor impacto en la propuesta, es por eso que los siguiente documentos únicamente serán nombrados y no desarrollados como los otros dos.

Sobre el sector de Plaza Venezuela:

De consulta imprescindible:

- Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza sobre Zonificación del Sector de Sabana Grande. Reimpresión de la Gaceta N° 16.224 del 14 de agosto de 1980.
Gaceta Municipal del Municipio Libertador (GMML) N° 1762-B del 16 de febrero de 1998.
- Ordenanza de Impuesto sobre Propaganda y Publicidad Comercial en el Municipio Bolivariano Libertador. Gaceta del Municipio Bolivariano Libertador N°2905-2 del 13 de julio de 2007.
- Ordenanza sobre la Protección de Bienes del Patrimonio Cultural de la Ciudad de Caracas.
Reimpresión de la gaceta Extra N° 1732-3 del 17 de junio de 1998.
- DECRETO N° 260. Gaceta Municipal. Municipio Bolivariano Libertador. N° 2850 del 09 de Febrero de 2007. (Declara Bien de Interés Cultural constitutivo del Patrimonio Histórico Cultural de la Parroquia El Recreo del Municipio Libertador del Distrito Capital, el sitio denominado Boulevard de Sabana Grande).
- Providencia Administrativa N°010/09 del Ministerio del Poder Popular para la Cultura. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela del 25 de septiembre de 2009.

Sobre el Municipio Libertador

De consulta parcial importante:

- Ordenanza para el establecimiento del régimen de Concesión de Uso de las Áreas Públicas en Paseos Peatonales en Jurisdicción del Distrito Federal, N° Extra 1631-A, del 15 de noviembre de 1996.
- Reglas aplicables dentro de la jurisdicción del Municipio Bolivariano Libertador para el uso, goce y disfrute de los Espacios Públicos así como para el Ejercicio de la Economía Informal. Gaceta Municipal del Municipio Bolivariano Libertador (GMMBL) N° 2727-3 del 1° de marzo de 2006.
- Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza sobre el Uso de los Espacios y Áreas Públicas para el ejercicio de la Jurisdicción del Municipio Libertador. Gaceta Municipal del Municipio Libertador 1789-2 del 9 de septiembre de 1998.
Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza sobre Normas para la Construcción y Adaptación de Edificios e Instalaciones para el Uso por parte de personas con discapacidad. GMML N° 2259-2 del 19 de junio de 2002.
- Ordenanza sobre Arquitectura, Urbanismo y construcción en general. GMML. N° 1808-3 del 25 de noviembre de 1998.
- Ordenanza sobre Integración, unión de interconexión de parcelas en el Municipio Libertador del Distrito Federal. GMML. N° 1702-1 del 3 de noviembre de 1997.
- Ordenanza Reguladora de la actividad de generación, almacenamiento, recolección, transporte, transferencia, aprovechamiento y tratamiento de los residuos y desechos sólidos. GMML. N° 2621 del 3 de mayo de 2005.
- Alcaldía del Municipio Libertador. Ordenanza sobre control de la contaminación ambiental y ruidos molestos o nocivos. Gaceta Municipal del Distrito Federal. N° 1542-C del 13 de octubre de 1995.
- Reglamento especial de zonificación para la avenida Libertador. Gaceta Municipal del Municipio Libertador, N° 1781-A del 18 de agosto de 1998.
- Revisión del estado actual de los anuncios publicitarios. Decreto 52. Gaceta Municipal del Municipio Bolivariano Libertador, N° 3176-1 del 10 de agosto de 2009.

Sobre el Municipio Chacao

De consulta referencial:

- Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura y Construcción en General, del 18 de noviembre de 1999.
- Reforma a la Ordenanza sobre Publicidad Comercial, del 25 de octubre de 2004.

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN URBANA

Es el conjunto de iniciativas, instrumentos y mecanismos para la normalización de la ocupación y uso del suelo urbano y el suelo rural, que dan lugar a una variedad de instrumentos de aplicación de planes.

Instrumentación

El proceso de planificación urbana se basa en una serie de acciones que requieren estar ligadas a unas leyes o estatutos, es por ello que existen los instrumentos de aplicación de planes, que consisten en medidas de impacto urbano que se encuentran avaladas por la ley, la implementación de éstas facilita el proceso de planificación urbana y al estar en todo momento ligadas a la ley, se puede decir que ayudan a darle al plan o proyecto un estatus de estar “legalizados o bajo la norma”, lo que facilita su ejecución.

Este proceso da como resultado un documento legal, el cual debe ser aprobado por decreto presidencial, una resolución ministerial, o una ordenanza municipal, publicándolo en la Gaceta Oficial de la Nación, o en la Gaceta del Municipio; cabe destacar que se debe llevar a cabo una consulta pública y esperar la confirmación por parte de las entidades que les compete la verificación de la coherencia del Plan.

Antes de que se dé su aprobación, requiere de su publicación o difusión, esto quiere decir, que debe ser conocido por los actores afectados, dando así la oportunidad de aquellos en desacuerdo manifiesten su opinión y se pueden tomar medidas ante dicha situación. Esto se ve fundamental para la realización de un plan, debido a que ayuda a fortalecer y perfeccionar el plan, y en función a esto, se puede estimar la viabilidad de un plan o proyecto para ser ejecutado.

Cabe destacar que el proceso de Planificación es un proceso cambiante así como lo es la ciudad, por ende, constantemente se requiere retroceder o adelantar alguna fase hasta este punto, ya que según las opiniones de los actores técnicos, económicos, políticos o sociales, basado en los “intereses de cada uno”, se verá la necesidad de reestructurar el Plan, para tratar de satisfacer

en la medida de lo posible los intereses y deseos de cada uno, pensando fundamentalmente en la calidad de vida y el bienestar de la ciudad. De este modo este proceso se encuentra en constante movimiento, evaluando una y otra vez los lineamientos del Plan.

(Ver apéndice E)

INCIDENCIA EN LA GESTIÓN URBANA COTIDIANA

La Planificación Urbana requiere de un estudio profundo de la ciudad, en donde se buscan las principales problemáticas de un sector, y por medio de una serie de medidas y propuestas lograr darle una solución; por ende el trabajo de los planificadores es tan fundamental en el día a día, y este debe valerse de nuevos métodos y enriquecerse con herramientas que faciliten el ordenamiento del territorio. Es por ello que la existencia de instrumentos de gestión urbana es un tema que se debe profundizar y darle la importancia que merece.

En la actualidad, por medio de nuevas leyes, se busca dar un concepto mayor de participación dentro de este proceso, en donde se busca conseguir una planificación del territorio más personal, en donde se vean la verdaderas necesidades de la población y no se tenga sólo un enfoque técnico; es por ello que la planificación urbana se redirecciona a las expectativas de los distintos actores afectados.

Una vez llevado estos análisis en conjunto con la comunidad, se requiere que a la hora de la ejecución del proyecto, se sigan los lineamientos estipulados en el mismo, avalado por las leyes que actúan sobre él; en este punto se debe diferenciar entre los instrumentos activos y pasivos, ya que cada uno tiene diferentes impactos dentro del proyecto y por ende en la ciudad, es por ello que se debe saber bien como se aplican estos y cuáles son los más adecuados según sea el caso.

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PASIVA

Los Instrumentos de Gestión Pasiva se definen como las normas jurídicas de ordenación urbanística, son disposiciones destinadas a controlar los cambios propuestos en la estructura urbanística mediante leyes, reglamentos, decretos, resoluciones, ordenanzas, acuerdo, etc. El carácter distintivo de este tipo de instrumentos es su condición pasiva, es decir, que no imponen una acción directa de desarrollo urbanístico, sino que operan solo cuando la acción se produce por iniciativa privada o de algún ente público o semi-público. Su efectividad depende, por lo tanto, del referimiento obligatorio de todas las iniciativas de desarrollo urbanístico a la autoridad

competente. De allí la importancia de que existan eficientes procedimientos administrativos, específicamente diseñados para que funcionen adecuadamente los sistemas de revisión, aprobación y seguimiento de las acciones de desarrollo urbanístico.

En medida de esto, se busca describir en qué consisten estas herramientas y que impactos tiene su utilización en el funcionamiento de la ciudad.

El Catastro Urbano

El término Catastro es de suma importancia para el proceso de planificación, debido a que juega un papel fundamental a la hora de llevar a cabo cualquier intervención urbana; cada parcela de la ciudad debe poseer su propia cédula catastral, la cual comprenderá:

1. La identificación del propietario.
2. Los datos de protocolización del documento de origen de la propiedad.
3. El número del mapa catastral y código catastral que correspondan al inmueble.
4. Los linderos y las cabidas de los inmuebles, originales y actuales.
5. El valor catastral del inmueble.

Esta cédula catastral llevará anexa el plano catastral, en donde se evidenciará la individualización del inmueble; el uso de las bases de datos y los SIG ha modernizado el proceso de registros actualizando las fichas catastrales.

Ahora bien, la ciudad se divide en dos sectores donde el catastro funciona de modo distinto, en donde se encuentran área de desarrollo formal e informal:

Áreas de Desarrollo Formal

Estas son áreas formalmente utilizadas, en estos sectores se evidencia una buena delimitación de las parcelas, calles y manzanas, lo cual facilita una buena identificación catastral; cuando en un sector se da un cambio de uso o en la estructura de las edificaciones, se debe actualizar la ficha catastral.

Áreas de Desarrollo Informal

En los territorios informales, con viviendas de aparición espontáneas, es decir no planificadas, no existen parcelas, ni manzanas, ni calles; la inexistencia de un proyecto urbano dificulta la organización del catastro, por ende al intentar coordinar una intervención urbana dentro de estos

sectores, es de suma dificultad poder concluir las exitosamente debido a que gran parte (para no decir todas) de las edificaciones no poseen una cédula catastral.

La enajenación de Bienes Inmuebles

En un sentido jurídico, la enajenación implica la transferencia de un derecho real de un patrimonio a otro. La voz enajenación puede ser usada en un modo amplio o en un modo estricto. En un sentido amplio, enajenación implica la transferencia del dominio o cualquier otro derecho real entre dos patrimonios. Mientras que en un sentido estricto, la enajenación se refiere sólo al derecho real de dominio y no a los demás. Además, la enajenación puede afectar a cosa entera o a una parte de la misma si es materialmente divisible sin desaparición de su utilidad (*sine damno*) y siempre y cuando el disponente sea titular único del derecho de propiedad. (Vegas, 2013)

El proceso de enajenación es importante para la planificación urbana, ya que una parcela enajenada es una parcela que se encuentra bajo la norma, en donde posee una ficha catastral actualizada lo que facilita las transacciones inmobiliarias. El ente responsable de coordinar o supervisar que estas transacciones inmobiliarias se mantengan bajo la regla y sean plenamente legales, es el Registro Público.

Variables Urbanas Fundamentales

Una vez se elabora la zonificación, definiendo los usos de las parcelas según sus actividades y destacando la tipología de las edificaciones, se debe hacer énfasis en las Variables Urbanas Fundamentales (VUF), las cuales se pueden definir como el conjunto de restricciones o limitaciones definidas en la normativa aplicable a un determinado terreno que va a ser desarrollado mediante un proceso de urbanización o de edificación.

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN ACTIVA

Los Instrumentos de Gestión Activa se define como los métodos de desarrollo directo, comprenden las actuaciones que implican desarrollo urbanístico realizado directamente por un ente público, de acuerdo a las directrices establecidas en el proyecto correspondiente, o bien por entes semipúblicos o privados, cuando dichas actuaciones están sujetas a un tipo de control por

parte del Estado, que garantiza que se alcancen los objetivos de desarrollo urbanístico propuestos en el Plan Local o en el Plan de Coordinación Urbanística.

Ley de Expropiación por causa de Utilidad Pública o Social

- Objeto de la Ley

Artículo 1. La presente Ley regula la expropiación forzosa por causa de utilidad pública o de interés social, de los bienes que pertenezcan a la propiedad privada, necesarios para lograr la satisfacción del bien común.

- Concepto de expropiación

Artículo 2. La expropiación es una institución de Derecho Público, mediante la cual el Estado actúa en beneficio de una causa de utilidad pública o de interés social, con la finalidad de obtener la transferencia forzosa del derecho de propiedad de los particulares, a su patrimonio.

- Concepto de obras de utilidad pública

Artículo 3. Se considerarán como obras de utilidad pública, las que tengan por objeto directo proporcionar a la República en general, a uno o más estados o territorios, a uno o más municipios, cualesquiera usos o mejoras que procuren el beneficio común, bien sean ejecutadas por cuenta de la República, los estados, del Distrito Capital, de los municipios, institutos autónomos, particulares o empresas debidamente autorizadas.

- Ámbito de aplicación de la Ley

Artículo 4. La expropiación forzosa sólo podrá llevarse a efecto con arreglo a la presente Ley, salvo lo dispuesto en las leyes especiales. Sin embargo, en lo concerniente a la reforma interior y al ensanche de las poblaciones prevalecerán las disposiciones de esta Ley.

- Requisitos de la expropiación

Artículo 7. Solamente podrá llevarse a efecto la expropiación de bienes de cualquier naturaleza mediante el cumplimiento de los requisitos siguientes:

1. Disposición formal que declare la utilidad pública.
2. Declaración de que la ejecución exija indispensablemente la transferencia de la propiedad, total o parcialmente.
3. Justiprecio del bien objeto de la expropiación.
4. Pago justo y oportuno en dinero efectivo del bien a expropiar.

- Alcance del procedimiento expropiatorio

Artículo 9. La expropiación se llevará a efecto aun sobre bienes pertenecientes a personas que para enajenarlos o cederlos necesiten de autorización judicial, bien ellas mismas o sus representantes legales. En este caso, quedan autorizadas sin necesidad de otra formalidad. En ningún caso, procede la expropiación sobre bienes pertenecientes a la República, los estados, el Distrito Capital o los municipios que, según las respectivas leyes nacionales de éstos, no puedan ser enajenados.

- Expropiación adicional con fines ornamentales

Artículo 15. La Autoridad a cuya jurisdicción corresponda la obra respectiva, cuando se trate exclusivamente de la apertura o ensanche de calles, avenidas, plazas o jardines, podrá autorizar en el mismo decreto la expropiación de una faja circundante hasta de sesenta (60) metros de fondo limitada por una línea paralela a la del contorno de la calle, avenida, jardín o plaza, además de lo indispensable para la obra. Las áreas de la faja circundante a que se contrae este artículo se destinarán a formar la base económica u ornamental de la respectiva obra, mediante su enajenación de la manera que se indica en el artículo siguiente, únicamente para ser destinadas a construcción de edificios cuyo estilo, ubicación y altura, deberán estar en armonía con la avenida o sitio público de que se trate, de acuerdo con lo que se disponga en las ordenanzas sobre la materia.

Actualización del precio por plusvalía

Artículo 17. Los inmuebles que con motivo de la construcción de obras públicas, como la apertura o ensanche de calles, avenidas, plazas, parques o jardines, caminos, carreteras, autopistas, sistemas de transporte subterráneo o superficial, edificaciones educativas o deportivas, aeropuertos, helipuertos, obras de riego o de saneamiento, adquirieran por ese concepto un mayor valor que exceda del diez por ciento (10%), debido a su situación inmediata o cercana a las

mencionadas obras, quedarán sujetas al pago de una cuarta parte (1/4) de ese mayor valor, que la entidad pública en cuya jurisdicción se hubieren ejecutado los trabajos, cobrará de conformidad con lo dispuesto por la presente Ley. La contribución de mejoras será pagada en una sola cuota al contado o en diez (10) cuotas anuales y consecutivas, en cuyo caso el valor de la contribución será aumentado en un veinticinco por ciento (25%). Las zonas afectadas por la contribución de mejoras serán determinadas expresamente por la autoridad competente. El crédito de la contribución de mejoras gozará del privilegio que tienen los créditos fiscales.

Afectación del Uso de la Tierra

Artículo 9°. Con el objeto de establecer las bases para el desarrollo de esta Ley, queda afectado el uso de las tierras públicas o privadas aptas para la construcción de viviendas, que estén ociosas, abandonadas, subutilizadas, o sobre las que exista un uso inadecuado a los fines del Poblamiento, ubicadas en las Áreas Vitales de Viviendas y de Residencias (AVIVIR). Dicha afectación comprende los siguientes terrenos e inmuebles no residenciales:

1. Inmuebles propiedad de la República, que por sus características y su clasificación se determine su uso para vivienda familiar, los cuales se someterán a planes conjuntos de desarrollo o adjudicación por parte del ente executor.
2. Terrenos baldíos propiedad de la República.
3. Terrenos públicos estatales aptos para el desarrollo de los planes habitacionales, los cuales podrán ser desarrollados por las gobernaciones o en planes conjuntos con el ente correspondiente.
4. Terrenos municipales propios o ejidos aptos para el desarrollo de los planes habitacionales, los cuales podrán ser desarrollados por el municipio, o en planes conjuntos con el ente correspondiente.
5. Terrenos privados e inmuebles no residenciales privados, entendidos estos como propiedad de particulares, bien sean personas naturales o jurídicas, que estén dentro de la caracterización señalada en el encabezamiento de este artículo.
6. Otros terrenos públicos que el Ejecutivo Nacional determine para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.

Urgencias de Ejecución

Artículo 10°. Cuando la ejecución de la obra se califique de urgente, procederá la ocupación previa del terreno o Inmueble no residencial afectado, para su ejecución inmediata en los términos establecidos en la presente Ley.

Negociaciones amistosas

Artículo 31°. En los casos en que los estudios técnicos determinen la factibilidad de uso de los bienes requeridos a los fines establecidos en la presente Ley, y se determine que sus propietarios son privados, entendidos estos como particulares, bien sean personas naturales o jurídicas, la Administración, para proceder a su adquisición, deberá agotar la vía de la negociación amigable, en virtud de la cual, podrá celebrar su compra-venta, en forma directa e inmediata con éstos, en base a lo dispuesto en el ordinal 9 del artículo 3 de la presente Ley. De existir acuerdo entre las partes, se realizarán los trámites legales correspondientes, efectuándose al registro de la compra-venta.

Justiprecio

Artículo 34°. El justiprecio sobre los bienes a los que se refieren los artículos 27 y 28 de la presente Ley, se determinará con base en la tasa que establezca la normativa que se derive de su promulgación.

Consignación del justiprecio y sentencia

Artículo 36°. Una vez establecido el monto del justiprecio, la Administración lo consignará ante el juez contencioso administrativo competente, quien dictará inmediatamente la sentencia expropiatoria, declarando que los bienes objeto de las medidas, pasan al patrimonio de la Administración, libres de toda carga o gravamen. La sentencia constituirá el título de propiedad del bien, y deberá ser registrada ante la Oficina de Registro correspondiente.

Convenios con el sector privado

- Transporte superficial

Lograr convenios integrales que incentiven la movilidad no motorizada por medio de alianzas con empresas privadas.

- **Desarrollo económico local**

Impulsar, mejorar e innovar el desarrollo local y la promoción económica, generando condiciones favorables para el fortalecimiento del tejido productivo con el fin de avanzar en la construcción de una ciudad más competitiva y sostenible, como respuesta local al mundo global, sabiendo que las acciones de planificación estratégica dentro de un marco de impulso del desarrollo económico local, tratan de satisfacer las necesidades y expectativas de los ciudadanos, empresarios e inversores.

CAPTACIÓN DE PLUSVALÍA Y CONTRIBUCIONES POR MEJORAS

Tipos de contribuciones especiales

Los municipios podrán crear Contribuciones Especiales mediante ordenanzas cuando sea acordado un cambio de uso o de intensidad de aprovechamiento, o se realice una obra o servicio que origine una mejora a la propiedad inmueble, convirtiéndose en sujetos pasivos las personas naturales o jurídicas propietarias de los inmuebles que resulten especialmente beneficiados por los cambios de uso o de intensidad de aprovechamiento o por la realización de dicha obra.

Plusvalía

Crecimiento del valor de un bien por razones ajenas a él este aumento no reside en las ganancias percibidas por su dueño desde el punto de vista tributario este hecho se da desde el mismo momento en que se pone en manifiesto.

Recuperación de plusvalías

Es cuando una parte de la tierra es atribuible a entidades públicas a través de impuesto, contribuciones, mecanismos fiscales, etc.; o más directamente a través de mejoras locales para el beneficio de la comunidad.

CAPÍTULO II

CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO. DIAGNÓSTICO

2.1. UBICACIÓN

El proyecto tiene cabida en el Municipio Bolivariano Libertador, dentro de la parroquia El Recreo, siendo esta una de las 22 parroquias que componen al Distrito Capital y una de las 32 parroquias dentro del Área Metropolitana de Caracas; se ubica justo en el límite con el Municipio Chacao al Oeste, con la parroquia La Candelaria al Este, al Sur con la Parroquia San Pedro y el municipio Baruta (específicamente con la parroquia Nuestra Señora del Rosario de Baruta), y al Norte con el Ávila. (Ver imagen 2.1)



Imagen2. 1 Parroquias que componen los Municipios del Área Metropolitana de Caracas 2014.

Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=909274&lauid=5>

El área de estudio está conformada en el sector de Plaza Venezuela, extendiéndose desde el final del Bulevar de Sabana Grande, a lo largo de la Gran Avenida, hasta la redoma de la fuente; en donde se desea plantear una conexión peatonal que permita la integración de la ciudad, pensado a futuro crear una dinámica desde Plaza Brión hasta el Parque los Caobos y así ir extendiéndose a lo largo de la gran Caracas.

La poligonal de estudio posee una extensión de 32.58 hectáreas, tomando en consideración no únicamente la Gran Avenida sino también parte del contexto como áreas de injerencia. (Ver imagen 2.2)

Un elemento fundamental para iniciar nuestro estudio, es el factor demográfico, ya que la intervención que se plantea en la propuesta será de influencia Metropolitana. Venezuela cuenta con 27.227.930 habitantes, el Municipio Libertador del Distrito Capital posee 1.943.901 habitantes, que representan el 7.14% de la población en la nación; esta población será influenciada de manera indirecta, debido a la importancia tanto vial como social de la redoma de la fuente de Plaza Venezuela; destacando que la población que se verá influenciada directamente por la propuesta será la de la Parroquia El Recreo, la cual se encuentra entre los 112.809 habitantes representando el 0.41 % de la población nacional, lo que traerá cambios significativos en su estilo de vida, es por ello que el trabajo social a realizar en esta parroquia es de vital importancia para la ejecución del proyecto. (Ver imagen 2.2.)

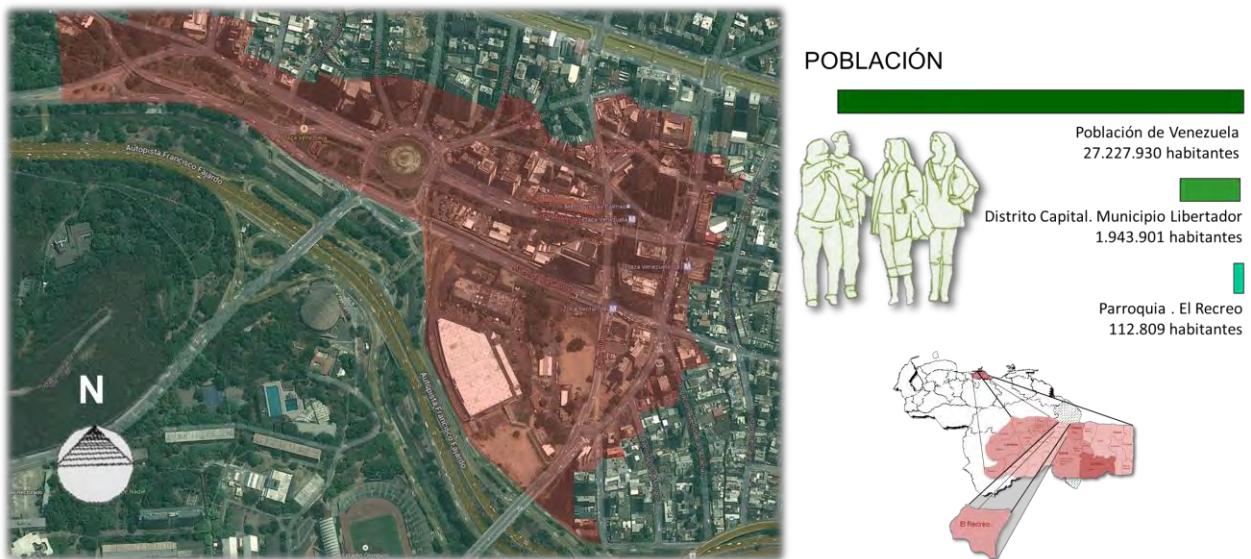


Imagen2. 2 Plano de Ubicación. Información Demográfica para el 2014.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

La ubicación de la zona de estudio, presenta un enorme potencial para reestructurar la dinámica de la ciudad y recuperar el protagonismo del peatón dentro de ella; buscando en todo momento una mejor calidad de vida para sus habitantes.

2.2. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Para definir la poligonal de estudio, se debió analizar la dinámica del sector y llevar a cabo una previa salida de campo, para lograr el entendimiento superficial de la zona de estudio y sus habitantes; en un principio se propuso una poligonal basada en los lineamientos del “Concurso Nacional de esquemas preliminares para el reordenamiento integral de la Plaza Venezuela (Ver I.8. Antecedentes) que planteaba unos términos generales que definían los límites de la siguiente forma:

Este: Avenida Las Acacias.

Sur: Ciudad Universitaria y La Zona Rental de la UCV

Oeste: Parque Los Caobos.

Norte: Acera Norte de la Avenida Paseo Colón y la Gran Avenida.

Posteriormente en mesas de trabajo dentro de la gerencia de patrimonio de PDVSA La Estancia, se tomaron como punto de inicio unos lineamientos que tomaban en consideración únicamente la Gran Avenida, viendo la alternativa de crear la conexión del Bulevar de Sabana Grande hasta el parque Los Caobos. (Ver imagen 2.3.)



Imagen2. 3 Propuesta de conexión Sabana Grande hasta Parque Los Caobos. Mesa de Trabajo.

Fuente: PDVSA La Estancia. Gerencia de Patrimonio

Finalmente la Gerencia de Patrimonio le asigna a un trabajo de pasantía el análisis más detallado del sector, con la finalidad de definir el radio de acción y formular la propuesta del proyecto de rehabilitación. Tras llevar a cabo los análisis previos para darle inicio al proyecto, se definió la nueva poligonal de estudio, limitada de la siguiente forma: (Ver imagen 2.4.)

Este: Avenida Las Acacias, tomando los fondos de parcela que son parte del final del Bulevar de Sabana Grande, para asegurar la integración de ambas dinámicas y crear continuidad.

Sur: Autopista Francisco Fajardo y la Ciudad Universitaria; incorporando a la poligonal la Zona Rental de la UCV, como parte del área de estudio.

Oeste: Parque Los Caobos, para continuar los ideales de conexión y a su vez crear un recorrido para el peatón.

Norte: Esta parte de la poligonal se extiende desde la acera norte de la Avenida Paseo Colón, tomando en cuenta los fondos de parcela; siguiendo hasta la redoma de la fuente de Plaza Venezuela y luego subiendo por la Avenida Quito hasta su conexión con la calle Valparaiso y posteriormente hasta el inicio de la Avenida Francisco Fajardo (cabe destacar que se mantiene la misma temática de tomar en consideración los fondos de parcela).



Imagen2. 4 Plano Base.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Como se pudo apreciar, se aplicaron pocas modificaciones con relación a la poligonal planteada en el concurso; sin embargo, estas modificaciones principalmente en los límites Norte y Sur, hacen una gran diferencia a la hora de plantear la propuesta, debido a que se están aprovechando nuevos sectores con potencial que pueden integrarse al eje principal de la nueva conexión, creando de este modo un sistema que mejore la calidad urbana del sector y a su vez le dé solución a las problemáticas que se encuentran latentes en él.

2.3. EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El entendimiento de la ciudad ha sido un reto desde la creación de la misma; el ser un elemento que cambia constantemente, incluso más rápido de lo que cambian sus habitantes, crea una complejidad y amplitud que convierte a la ciudad en un verdadero misterio.

Numerosos especialistas en el estudio de la ciudad, en diferentes ramas de la ciencia poseen perspectivas únicas para abordar su entendimiento; sin embargo el mayor especialista para su entendimiento es el Urbanista, que con una disciplina que engloba lo social, lo técnico, lo estético, lo legal, lo político e incluso lo económico en un solo discurso, sólo logra llegar a la conclusión que la ciudad no se puede entender, sino que debe vivirse y a través de la experiencia de hacer ciudad se da la oportunidad proyectarse para darle solución a las necesidades de las generaciones futuras. Para esto se puede decir que entender la ciudad que se vive hoy en día es imposible, sin embargo al estudiar el pasado y conocer cómo se llegó al presente, permite analizar las acciones tomadas dentro de una ciudad y ver qué repercusiones tuvieron posteriormente; de este modo la solución para saber hacer ciudad es una respuesta tan compleja como la pregunta “se debe estudiar el pasado para darle solución al futuro”, al saber de dónde venimos se sabe para dónde se va, es por ello que la labor del Planificador Urbano es adelantarse a la ciudad y saber cuál será el siguiente paso.

Cada planificador debe estar consciente de esto último, y un buen ejemplo de eso es la Arquitecto Virginia Vivas también Antropóloga, que logró combinar sus conocimientos y aplicarlos en la creación de ciudad; tras crear la oficina de Gerencia de Patrimonio en PDVSA La Estancia, mantiene sus ideales de cada propuesta sustentarla a nivel histórico y recuperar el valor patrimonial de las ciudades.

Dichos ideales han sido transferidos a su equipo de trabajo en la gerencia de patrimonio, compuesto por individuos especializados en diferentes ámbitos que permiten complementar el trabajo del planificador a nivel de ejecución y gestión.

Es por ello que al abordar este estudio, se debe destacar que uno de los principales puntos de partida fue la creación y recopilación de antecedentes históricos que influyen directa o indirectamente la dinámica dentro de la poligonal de estudio.

1920. Se inicia el patrón de segregación urbana con urbanizaciones como Catia, el Paraíso y la Florida.

1928. Se Funda el Banco Obrero.

1930. Caracas comienza a crecer demográficamente de manera importante.

1932. Se inicia urbanización del sector Las Delicias

Finales Décadas de los 30. Se otorgan los permisos para construir las Urbanizaciones La Campiña y Sabana Grande.

1934. Una empresa de transporte establece una línea de autobuses con la ruta “Caracas a Negrín”.

1936. Trazado de las avenidas Casanova y Abraham Lincoln.

1939. Se aprueba el Plan Monumental, se contrata a los urbanistas Jacques Lambert y Maurice Rotival para la realizar un plan de desarrollo urbano, conocido como el Plan Rotival.

1940. Construcción de la Casa Primavera.

1943.

- Carlos Raúl Villanueva presenta el plano de conjunto de la ciudad Universitaria. Incluyendo Zona Rental NORTE y SUR.
- La Hacienda Ibarra es comprada por el Instituto Ciudad Universitaria (ICU), en tiempo de Medina Angarita
- Se crea el Instituto Nacional de Obras Sanitarias (INOS).

1944. Se localiza por primera vez la redoma que da origen a la actual Plaza Venezuela.

1950. Se inicia la construcción de Zona Rental, Plaza Venezuela y la Gran Avenida.

1953. Se encuentra en construcción el Edificio Polar.

1954. Se construye la Avenida Solano.

1957. Culminación del edificio Polar y coronado por su nombre.

1960.

- Plaza Venezuela se encuentra sin fuente. Se observa el paso vehicular por debajo.
- Se construye el Centro Comercial Chacaíto.
- Se crea FUNDACARACAS.
- Se construye la autopista del Este.

1961. Se inaugura el Parque del Este.

1964. Proyecto Villanueva. Edificio Zona Rental.

1970. Paso de la tormenta Brek.

1975. Se crea la Fundación Fondo Andrés Bello (FFAB) que se encargaría del desarrollo de la Zona Rental y su financiamiento.

1978. Se levanta el primer Inventario Nacional de Barrios.

1980.

- Se construye la fuente luminosa de la Plaza Venezuela. Por A.C. Metro de Caracas.
- La Avenida Abraham Lincoln se convierte en Bulevar de Sabana Grande.
- Se construye la línea 1 del metro.

1984.

- Plan Maestro de Desarrollo y Diseño Urbano.
- Análisis de Mercado: Modelo de evaluación de alternativas para el uso del suelo, aplicado al proyecto de desarrollo y diseño urbano de la ZR-UCV.
- El Senado autoriza a la FFAB alquilar los terrenos y edificios de la Zona Rental (administrar).

1987. Se aprueba la Ordenanza de Zonificación. Situación que elimina el proyecto de Villanueva.

1990. La FFAB somete a consideración de la ingeniería municipal, una edificación en la Zona Rental NORTE para hotel y otra para comercio y oficinas. Las cuales son aprobadas.

1993. Se somete a la Ingeniería Municipal el reglamento de Diseño de la Zona Rental de la UCV “asegurar un diseño urbano coherente donde lo fundamental es el resultado de conjunto de las construcciones”.

1994. Se crea la Corporación de Servicios Municipales de la Alcaldía de Caracas.

1996. FFAB presenta perspectivas de anteproyecto sede CONICIT.

2000.

- INSURBECA reformula el Plan Maestro de Desarrollo y Diseño Urbano de la Zona Rental NORTE.
- Se somete a licitación del desarrollo de la unidad SUR de Zona Rental NORTE, saliendo beneficiada la empresa CATIVEN.
- Se declara como patrimonio cultural de la humanidad “La Ciudad Universitaria”.
- Se crea la Alcaldía Mayor de Caracas, tras la elección de Alfredo Peña.

2001. Se acude a la ODEU como mediadora en el proceso de permisología, tras una polémica entre sectores universitarios en relación a los usos de la Zona Rental (esto según declaración de la UCV como patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO).

2002. La FFAB y la empresa CATIVEN convocan a 5 oficinas de arquitectura, nacionales y extranjeras para que presenten el anteproyecto de arquitectura para esta zona.

2005. El Bulevar de Sabana Grande fue declarado de interés cultural por el IPC.

2007. Elaboración del Diagnóstico del Bulevar de Sabana Grande.

2009. Creación de la Gerencia de Patrimonio de PDVSA La Estancia.

2.4. ESTUDIO DE MEDIO FÍSICO

A la hora de llevar a cabo un estudio urbano, la primera acción que se requiere es el estudio de medio físico; la planificación en sus inicios en numerosas ocasiones se obviaba la importancia de este estudio, sin embargo con el tiempo, el trabajo del planificar se vio afectado por esta toma de decisiones, es por ello que en la actualidad es un tema obligatorio el llevar a cabo un estudio de suelos antes de dar inicio al planteamiento de un proyecto u obra.

Con relación al medio físico, se debe tomar en consideración el impacto del ambiente sobre los elementos urbanos, es por ello que este análisis debe abarcar todos los campos necesarios; entre ellos se encuentra el estudio de vegetación, hidrografía, cuencas, pendientes, geología, hipsometría, amenazas y vulnerabilidad, que en conjunto buscan obtener un estudio de riesgo exacto y bien argumentado; el estudio de riesgo es básicamente el que permitirá definir cuáles áreas son aptas para la intervención y cuáles no, definiendo así el alcance que puede llegar el planificador.

Para la elaboración de este estudio, muchos de estos estudios no se ven directamente representados dentro de la poligonal, debido a que en su mayoría ya se encuentra urbanizado, lo que implica que los suelos ya fueron intervenidos. Para el sector de Plaza Venezuela, esto quiere decir que es una zona “plana”, en donde las pendientes ya fueron tratadas para la construcción de las edificaciones existentes, de igual forma, el estudio de vegetación vendría a enfocarse a una escala más urbana, similar al de arborización de Bulevar de Sabana Grande, en donde se aprecian diferentes especies arbóreas a lo largo del recorrido (cabe destacar que debido a que las instalaciones del metro se encuentran debajo del bulevar, se manejan especies arbóreas de raíces poco invasivas para evitar el deterioro del espacio urbano y el funcionamiento de los trenes); con relación al estudio de hidrografía, el principal cuerpo de agua presente en el sector es representado por el río Guaire.

Para la elaboración de la propuesta, son dos los estudios que resultan relevantes para calcular la amenaza, la primera viene a ser las formaciones geológicas del valle de Caracas y la segunda es la amenaza latente de su intensidad sísmica.

El estudio de las formaciones geológicas nos permite ubicar al sector en una formación de aluviones, la cual se origina a partir de la acumulación de sedimentos (Ver imagen 2.5). La

formación de aluviones presenta una vulnerabilidad acentuada para las amenazas sísmicas, conducta característica del valle de Caracas.

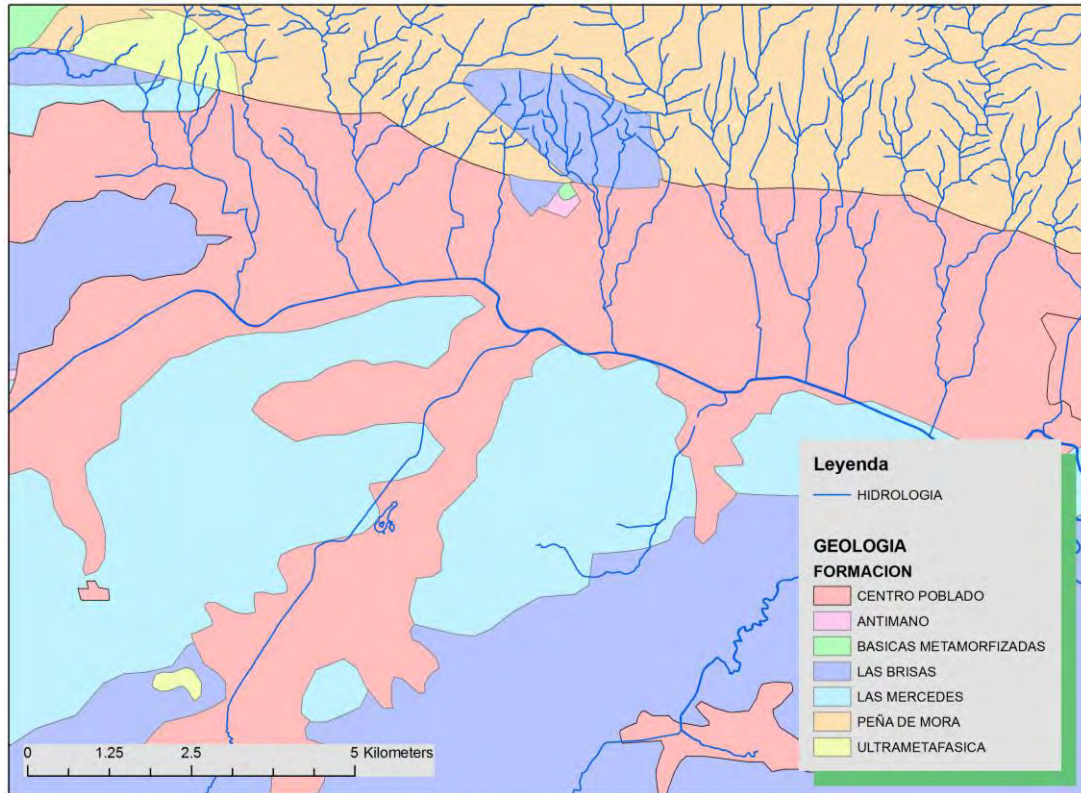


Imagen2. 5 Formaciones Geológicas del Valle de Caracas.

Fuente: JICA.

Otro elemento de importancia que no se puede dejar a un lado, es el estudio de la presencia de Fallas en las capas tectónicas, ya que la ubicación de estas influyen en la vulnerabilidad sísmica de una región; la zona de estudio se encuentra emplazada a lo largo de la Falla Tectónica de “Tacagua-Avila”, que se extiende a lo largo del valle, atravesando el Municipio Libertador, el Municipio Chacao y el Municipio Sucre, siendo este último el que posee mayor influencia de la Falla. (Ver imagen 2.6.).

En modo de síntesis se puede mencionar que el paisaje del Valle de Caracas y sus suaves pendientes hacen que el área de estudio casi en su totalidad, presente una superficie aprovechable para la intervención urbana; por otro lado se puede abordar el tema de las amenazas que afectan el sector, en donde las amenazas hidrológicas son muy bajas debido a que la única presencia de curso de agua es el río Guaire, el cual se encuentra canalizado; sin embargo la amenaza sísmica, representa la mayor preocupación, destacando la presencia de una formación de aluviones combinada con un falla tectónica que pasa cerca de la zona de estudio, se debe destacar que ésta

es una conducta que se presenta con las mismas condiciones a lo largo del valle y siempre debe ser tomada en cuenta a la hora de urbanizar. (Ver imagen 2.7.).

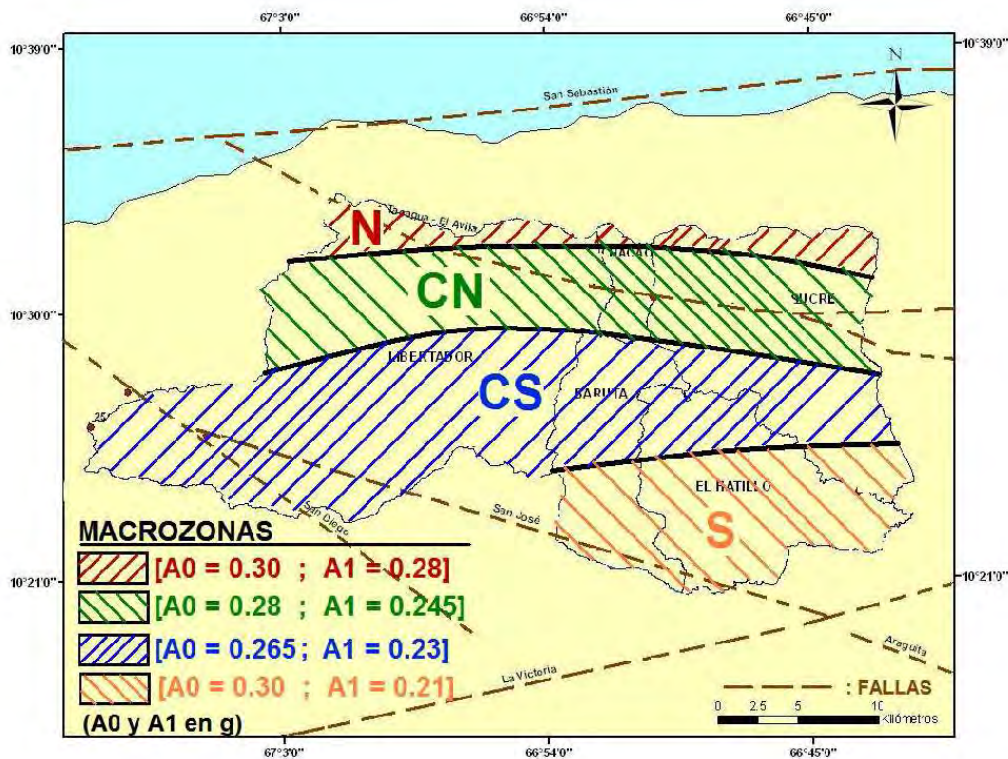


Imagen2. 6 Macrozonas Sísmicas. Mapa de Fallas.

Fuente: FUNVISIS

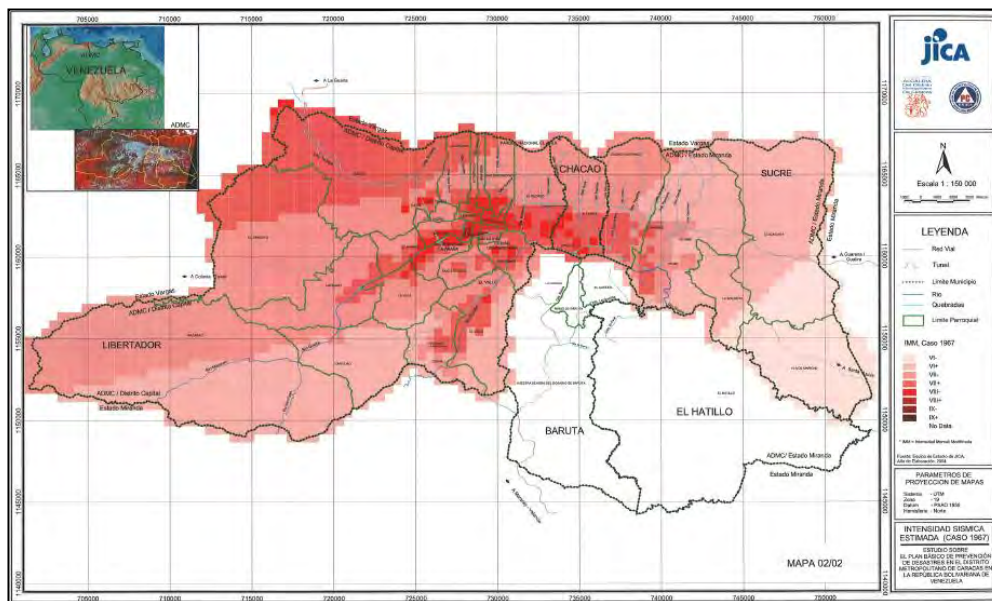


Imagen2. 7 Intensidad Sísmica del Valle de Caracas.

Fuente: JICA

Como se mencionó anteriormente, la historia es un elemento importante para entender la ciudad, y esto no es únicamente a nivel urbano, sino que también a nivel ambiental, ya que los eventos naturales han marcado el principio y el fin de muchas civilizaciones; es por eso que se debe tener un especial respeto a estos eventos y aprender de ellos lo más posible.

El estudio de estos sucesos permite al planificador saber cómo se comporta su sector ante la amenaza de ellos y es de vital importancia tomarlos en cuenta a la hora de urbanizar, principalmente en Caracas debido a su vulnerabilidad latente ante los sucesos sísmicos.

Entre los eventos naturales vistos en el valle de Caracas podemos destacar dos de los más significantes:

1967. Terremoto de Caracas. Tuvo una magnitud de 6.5 a 6.72 grados, con 236 muertos y 2000 heridos, sin dejar a un lado la alta suma por daños materiales.

Esto nos permite recalcar la vulnerabilidad de la población ante estos sucesos, y la necesidad de la ejecución de planes de concientización de la población, para prepararlos para un evento de esta magnitud y de este modo disminuir el riesgo.

1977. Paso de la Tormenta Bret. Colapsando los sistemas de alcantarillados dentro del valle.

En este caso es de utilidad saber que se requiere de un constante monitoreo de los sistemas de drenajes dentro de la ciudad, ya que pluviometría dentro de la ciudad de Caracas es variante y en grandes partes de la ciudad es superior a los lineamientos de diseño planteados en un principio; uno de estos casos viene a darse en nuestro sector de Plaza Venezuela, en donde el resultado de trabajos de pavimento no finalizados o en su defecto no culminados, ocasionan con la más mínima lluvia su empozamiento y por ende un aumento de la congestión.

2.5. ESTUDIO DE LLENOS Y VACÍOS. FIGURA FONDO

Este estudio tiene como finalidad identificar los espacios ocupados y los espacios desocupados; la relación entre llenos y vacíos es de suma utilidad a la hora de la propuesta, ya que permite divisar con mayor facilidad las áreas aprovechables; combinándolo con el plano de usos de parcelas, altura de la edificación y dureza, resulta una herramienta necesaria para el diagnóstico. Esta puede ser catalogada con el punto de arranque para la elaboración de la propuesta urbana. (Ver imagen 2.8.)

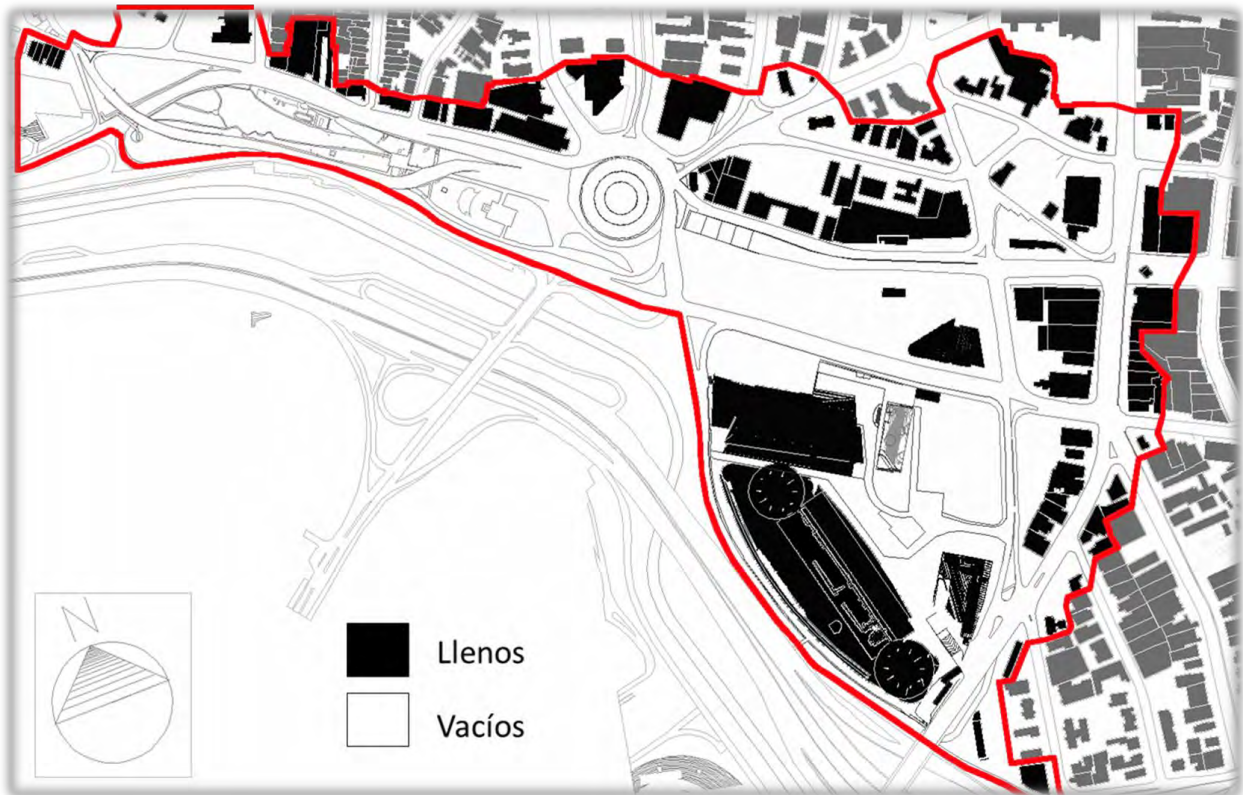


Imagen2. 8 Plano Figura Fondo. Llenos y Vacíos. Existente para el 2014

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Este estudio permitió divisar que el 34% de la poligonal de estudio se encuentra ocupada y el área restante no se encuentra construida; lo cual refleja que existe una alta probabilidad de poseer grandes zonas que se puedan aprovechar a la hora de la propuesta. Para poder darle uso a dichos porcentajes, se debe solapar esta información, con la obtenida por el estudio de usos del suelo.

Otra información que arroja este estudio, son las características de la morfología urbana dentro del sector, en donde se puede apreciar una diferencia marcada entre las edificaciones adentro de la poligonal con relación a su contexto(Ver imagen 2.9.), en donde las edificaciones que le dan borde a la poligonal mantienen una tipología de edificaciones con parcelas comprendidas entre los 800 m² hasta los 2600 m²; en cambio las pacerlas que forman parte del contexto presentan un grano más denso, en donde la tipología son viviendas aisladas con fachada continua, en donde la parcela está comprendida desde 230 m² hasta 450 m². De igual forma se repite este comportamiento con relación a las manzanas, en donde la zona de estudio posee manzanas de gran tamaño comprendidas entre los 2900m² y 3500m² las de menor tamaño, y las de mayor

tamaño que pueden ser catalogadas como macro-manzanas, están comprendidas entre los 19.000 m² y 22.000 m². Este comportamiento de antemano se puede justificar debido a la dinámica del sector y a las actividades que en él se desarrollan, lo cual se verá con mayor profundidad en el análisis de usos del suelo (Ver Capítulo 2. Punto 6. Estudio de uso de las parcelas).

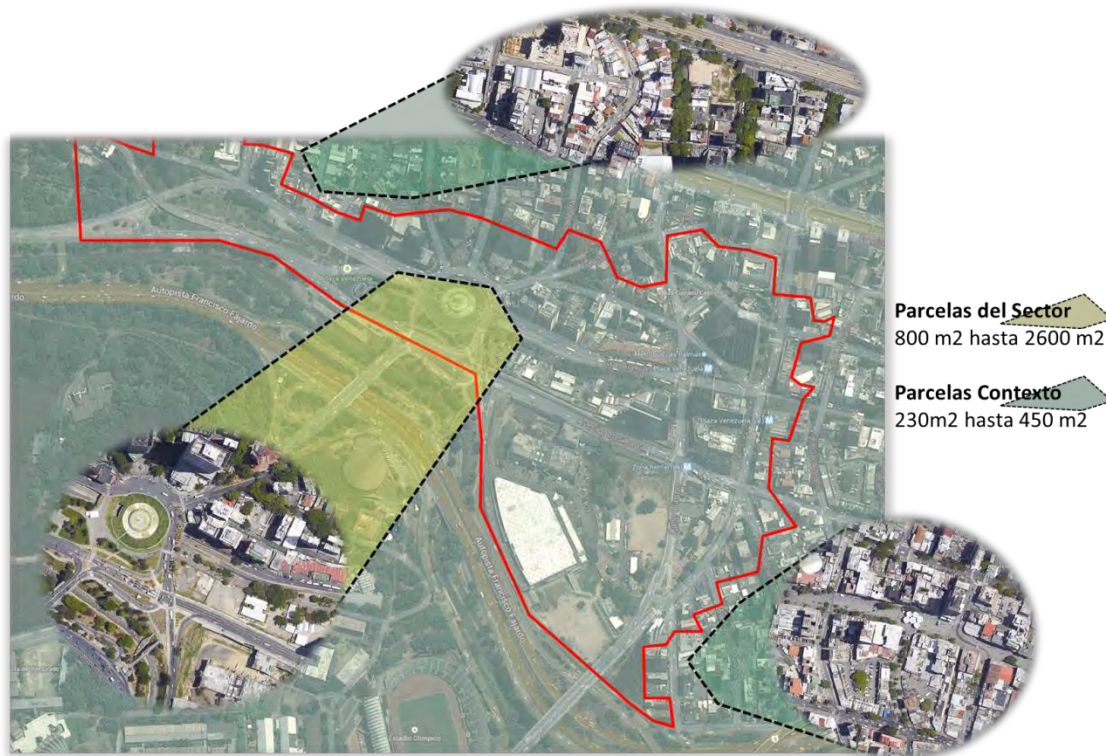


Imagen2. 9 Morfología Urbana. Relación Grano/Parcelamiento.

Fuente: Edición Propia.

2.6. ESTUDIO DE USOS DE LAS PARCELAS

Este estudio es uno de los más importantes dentro del análisis, ya que nos permite entender la dinámica del sector según las actividades que en él se desarrollan; al solapar este plano con cualquiera de los otros nos permite encontrar nueva información, ya que el uso que se le da a un espacio puede definir desde las variables urbanas a utilizar como la dinámica del día a día de su población.

Tras la elaboración de este estudio se pudo apreciar un predominio del uso comercial con el 21%, seguido por el uso institucional/oficina. (Ver imagen 2.10.)



Imagen2. 10 Plano de Usos de las Parcelas. Existente para 2014

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Cabe destacar la presencia de un 18% de espacio Recreativo y Deportivo, debido al área que abarca la entrada del Parque Los Caobos, el Paseo Colón y la Fuente de Plaza Venezuela; estos elementos son de suma importancia para la ciudad, pero por desgracia se encuentran desligados entre sí y a su vez del resto de Caracas; es por ello que el sector que se extiende a lo largo de la Gran Avenida desde la fuente hasta el inicio del Bulevar de Sabana Grande, presenta áreas vacantes donde se desarrollan las principales problemáticas de la zona, siendo el vehículo el que hace vida en ella, el peatón le tiene “miedo” a transitar por sus aceras, lo que explica su deterioro y abandono.

Las actividades que predominan en la zona de estudio son de fines laborales, lo que implica que luego de la jornada laboral éste sector se encuentra desolado, debido a su falta de actividades que le den vida en todo momento, al no resultar atractivo su recorrido y mucho menos seguro, el peatón prefiere buscar medidas alternas para llegar a su destino. Cabe destacar que los residentes del sector aun disponiendo de varios accesos al servicio metro, prefiere movilizarse a través del vehículo particular, alegando que “luego de ciertas horas, ya no se puede caminar esas calles” tal como se pudo apreciar en los contactos con la comunidad y las salidas a campo.

Esta dinámica favorece al conductor en lugar del peatón, es por ello que la ardua labor llevada a cabo en el Bulevar de Sabana Grande muere inmediatamente al cruzar la Ave. Las Acacias.

Los espacios vacantes y los usos no conformes, crean oportunidades para darle vida al sector, y crear un recorrido atractivo para el peatón, es por ello que se requiere de un elemento integrados que comunique estos potenciales siguiendo un solo ideal, el cual es el de recuperar el valor de la ciudad y solucionar las problemáticas del sector en busca de una mejor calidad de vida.

2.7. ESTUDIO DE ALTURAS DE LAS EDIFICACIONES

Este estudio resulta de gran interés para la propuesta, destacando que las alturas y visuales será un punto importante que abordar.

Al solapar esta información obtenida por el estudio de alturas de las edificaciones con el de usos las parcelas, se puede apreciar de mejor forma la imagen urbana, dando lo que viene a ser la “envolvente”, siendo esta la visual que se obtiene al ver la calle con relación a las edificaciones que le dan borde; la envolvente ayuda a la percepción de los espacios para el peatón, en donde un espacio muy cerrado, bien sea una calle angosta que tiene como borde edificaciones muy grandes con poco retiro, tiene como resultado una percepción de encierro, en donde el espacio se siente inseguro y por ende se vuelve poco transitable; es por ello que se debe mantener una relación entre el peatón y la ciudad (Ver imagen 2.11.), destacando que la ciudad no debe ser hecha para el vehículo sino para las personas que en ella viven.

Anteriormente para definir las VUF dentro de una zona de estudio, se aplicaba un principio que ayudaría a definir la envolvente en una calle, al saber la relación del peatón y las estructuras en su alrededor; para esto se puede emplear los esquemas de Jan Gehl, que demuestran las visuales de los peatones con relación a la estructura que le da borde a la calle (Ver imagen 2.11.).

senses and tall buildings

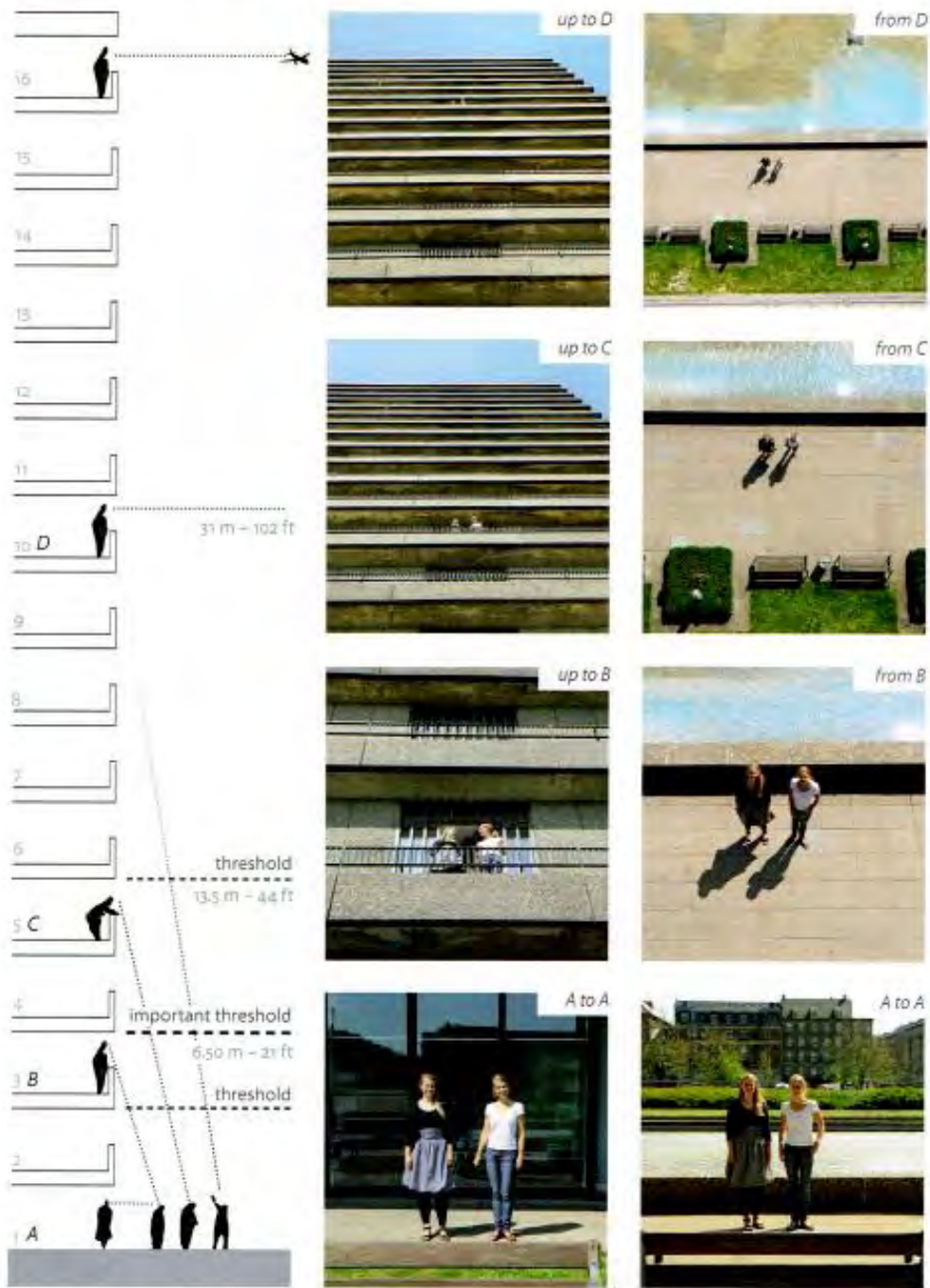


Imagen2. 11 Relación peatón – ciudad. Esquemas de Jan Gehl

Fuente: <http://www.placemakers.com/2011/12/30/the-next-urbanism/>

A la hora de estar en campo, este principio de suma ayuda, destacando la posibilidad de llegar por primera vez al sector y no conocer sus VUF, esta herramienta permite al investigador definir en el lugar las percepciones que posee como peatón y de este modo definir la envolvente.

Tras la realización del estudio de alturas dentro del sector de estudio, se pudo ver que se encuentran alturas desde un piso, hasta alturas que superan los 20 pisos, en donde las edificaciones se encuentran a los bordes de las avenidas principales, tomando en consideración al Paseo Colón, la Gran Avenida y la Av. Las Acacias en donde no se expresa un patrón definido, lo que nos lleva a relacionarlo nuevamente con su uso y de esta forma entender que las edificaciones de mayor altura son aquellas que cumplen una función emblemática o trascendental, en donde se simboliza la grandeza de las compañías a través de estructuras grandes y duras. Estas compañías que fueron creciendo al ritmo que crecía la ciudad, son elementos históricos que se han mantenido casi en su mayoría presentes mientras Plaza Venezuela atravesaba esa transformación a lo que es hoy en día.

Un elemento de tal alto nivel urbano como lo es la redoma de la fuente de Plaza Venezuela, se encuentra desaprovechado, en el sentido de las visuales aéreas, en donde su belleza y funcionalidad solo es apreciada por las edificaciones de gran altura de carácter de oficina o institucional, dejando al peatón nuevamente olvidado y en este caso apremiando al cuerpo laboral de dichas instituciones, considerándose únicos al poder disfrutar de tal espectáculo.

Es por ello que en la propuesta se deben jugar de manera inteligente las alturas, para optimizar las visuales, de tal forma que la envolvente de la Gran Avenida remate en el hito de la fuente de Plaza Venezuela y que a su vez exista un sistema capaz de integrar el nuevo bulevar en diferentes estratos, que permita jugar con las alturas y poder aprovechar la majestuosidad de la fuente en cualquier momento.

En el tramo Sur de la Gran Avenida, se presenta un gran potencial en un espacio tomado por las instalaciones del SEBIN; de igual forma en el tramo Norte de la Gran Avenida, en donde se encuentra la antigua Estación de Servicios Los Caobos, y el actual mercado informal frente la parada de la antigua línea YURUANI, junto a la entrada de la estación de metro, ubicada en el tramo Norte de la Gran Avenida. (Ver imagen 2.12.)

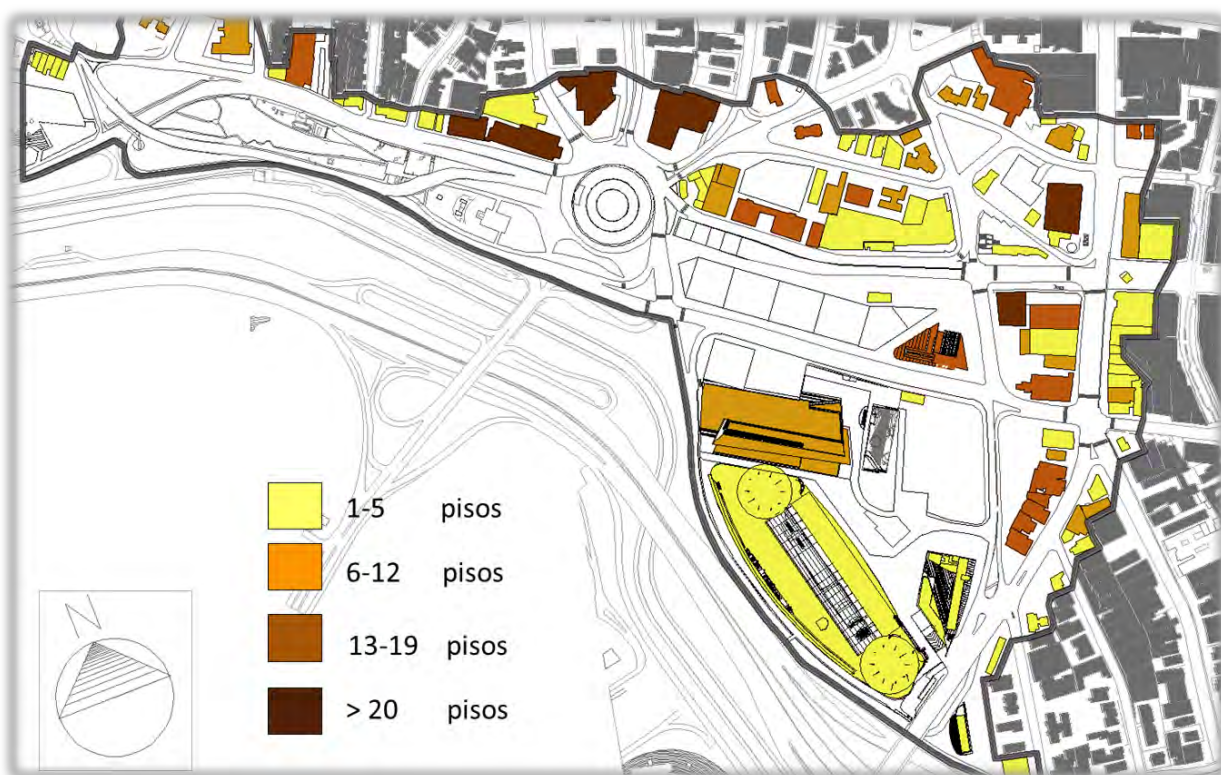


Imagen2. 12 Plano de Altura de las Edificaciones. Existente para 2014

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

2.8. ESTUDIO DE DUREZA DE LAS EDIFICACIONES

Para este estudio se utilizará el solapamiento del análisis de usos de las parcelas con el de alturas de las edificaciones, a su vez se combina con un estudio subjetivo del investigador visto en campo; para dicho análisis se deben tomar en consideración los elementos estructurales de las edificaciones, su importancia en la ciudad y su valor social para la comunidad dentro de la dinámica del sector. El estado de la edificación es fundamental para este estudio, sin embargo, las estructuras que presenten valor patrimonial son de vital importancia a la hora de plantear la propuesta, ya que al ser un proyecto de PDVSA La Estancia, estos elementos no se pueden hacer caso omiso, sino todo lo contrario, se deben valorizar como prioritarios y plantear su pronta recuperación o protección.

Tras solapar la información y criterios planteados anteriormente, se creó una escala ponderada en donde cada edificación según las variables a tomar se le asigna un número, posteriormente se llevará a cabo una suma de las distintas calificaciones, lo que generaría un número comprendido entre 1 y 9 para cada edificación; dicho número define el estado de dureza de la edificación.

Las Variables tomadas para la matriz fueron las siguientes:

- Estado de la Edificación
- Valor Patrimonial o catalogación de Hito
- Nivel de Consolidación
- Uso
- Altura

Lo que permitió crear una escala de tres niveles:

DURO: Una edificación con nivel de deterioro bajo, con un uso consolidado que puede o no tener un valor patrimonial para el sector.

SEMI DURO: Una edificación con nivel de deterioro bajo o medio, sin valor patrimonial y con un uso medianamente consolidado (un uso que se puede cambiar con relativa facilidad).

BLANDO: Una edificación con nivel de deterioro alto o en ruinas, sin valor patrimonial, con un uso medianamente consolidado o no consolidado.

(Ver imagen 2.13.)

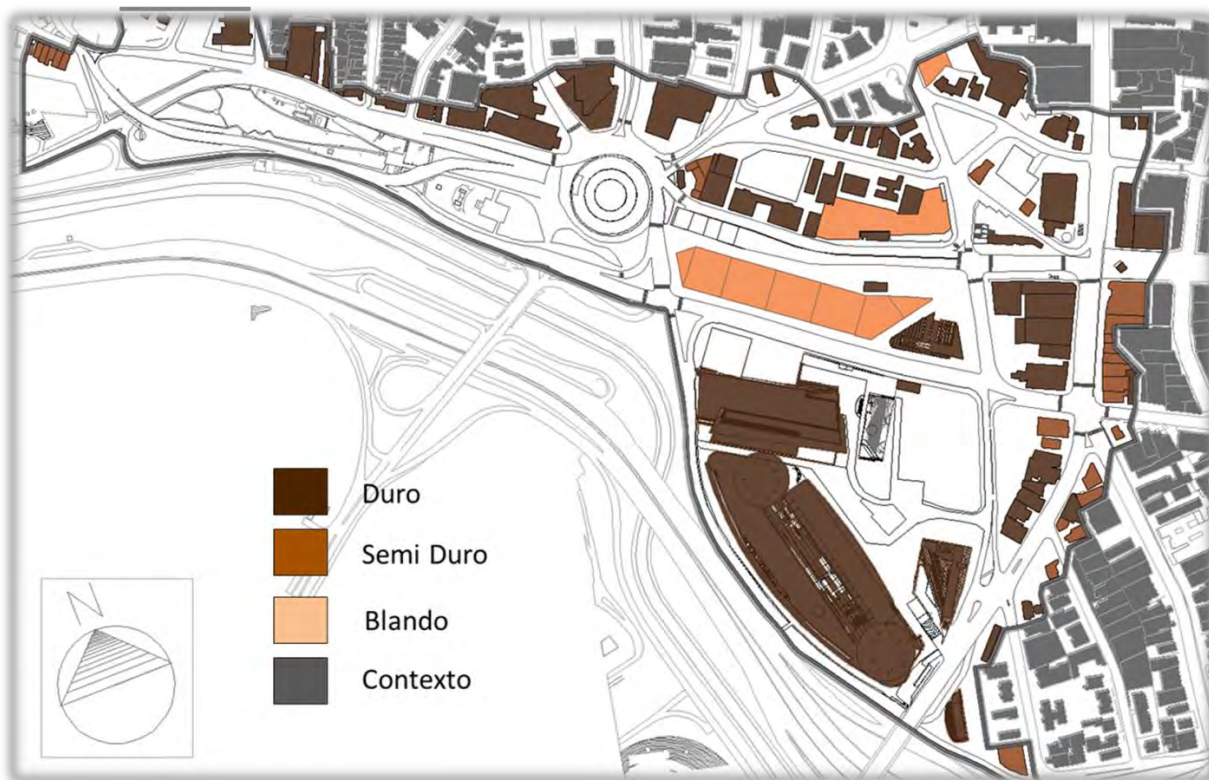


Imagen2. 13 Plano de Dureza de las Edificaciones. Existente para 2014

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

El sector de Plaza Venezuela presenta un predominio en edificaciones catalogadas como DURA, debido a lo consolidado que se encuentra el sector a nivel comercial e institucional; de igual forma se encuentra la presencia de edificaciones con valor patrimonial que se deben mantener o rehabilitar. Las zonas que presentan edificaciones catalogadas como BLANDA, representan el mayor potencial a la hora de plantear la propuesta, destacando las parcelas adyacentes al SEBIN, debido a su ubicación privilegiada al tramo Sur de la Gran Avenida, permite plantear una propuesta capaz de definir una mejor imagen urbana, en donde se de una envolvente que tenga su remate en la redoma de la fuente de Plaza Venezuela.

2.9. ESTUDIO DE ESPACIOS RECREATIVOS Y DEPORTIVOS

En Caracas existe un déficit de espacios verdes, debido a una planificación desintegrada a lo largo de los años, es por ello que en la actualidad se busca la creación de nuevos equipamientos culturales y recreativos que compensen dicho déficit; al conseguir un espacio verde que presenta aun potencial para la ciudad, los entes planificadores están en la obligación de rescatarlo y protegerlo para mejorar la calidad de vida de las comunidades, sin embargo, estos espacios rescatados se encuentran dispersos por la ciudad y en su mayoría de difícil acceso, lo que genera que únicamente sus comunidades aledañas salgan beneficiadas por ellos.

El sentimiento de pertenencia de las comunidades es la clave para darle vida a un espacio, pero al espacio estar aislado y volverse con el tiempo de un uso intermedio o bajo, estos espacios tienden a ser invadidos por actos lascivos, vandalismo, tráfico de drogas, delincuencia, etc., por ende tienden a ser ABANDONADOS.

Por estas razones la necesidad de rescatar estos espacios aislados dentro de la ciudad, y darles vida con actividades tanto recreativas como culturales, de tal forma de crear un sistema integrador que permita su sostenibilidad en el tiempo.

A la hora de analizar Caracas y pensar en uno de estos espacios abandonados, nos viene a la mente el Paseo Colón, el cual representa uno de los espacios de mayor impacto patrimonial dentro de la ciudad debido a su cercanía con la Fuente de Plaza Venezuela; sin embargo, debido a la dinámica que le rodea, la rehabilitación no le fue de ayuda ya que el espacio sigue sin ser utilizado; esto se debe a sus alrededores que no generan actividades que lo dinamicen y la falta de un recorrido, un motivo que llame la atención del peatón para continuar su viaje a través del paseo.

Dentro de la poligonal de estudio, se pueden divisar otros espacios aislados que en lugar de ser atractivos para el Caraqueño, representan punto de miedo, en donde se hace todo lo posible para no transitarse a ninguna hora del día; entre ellos se encuentra la plaza donde se ubica el busto de Cipriano Castro, diagonal a la Previsora; también se puede mencionar la cancha de fútbol provisional en los terrenos de Zona Rental, como resultado de una necesidad de la comunidad y el parque infantil que remata la acera del urbanismo de Misión Vivienda, ambos espacios ubicados en la Av. Oropeza Castillo, casi a la altura de la unión con la Av. Las Acacias.

(Ver imagen 2.14.).



Imagen2. 14 Plano de espacios Recreativos y Deportivos. Existente para 2014

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Sabiendo la importancia de estos espacios dentro de la ciudad, se deberá plantear en la propuesta, una intervención que sea capaz de integrar dichos espacios, continuando la labor iniciada en el Bulevar de Sabana Grande; destacando la presencia del Parque Los Caobos, siendo un elemento que permitirá anclar la propuesta con el resto de la ciudad.

La realización de esta conexión permitirá cambiar el carácter vehicular del sector e integrarlo a la comunidad, brindando un espacio de intercambio que potencie el valor peatonal del sector.

Esta situación debe ser contemplada como un punto importante debido a que el aislamiento de los espacios verdes, es una de las causas de la intensificación de las problemáticas en el sector (Ver imagen 2.15.). Al crear un sistema integrado, lleno de vida y que tenga como protagonista al peatón, se puede obtener una Plaza Venezuela tan digna como en sus inicios.



Imagen2. 15 Sistema de espacios Recreativos y Deportivos. Existente para 2014

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

2.10. ESTUDIO DE HITOS Y ESPACIOS PATRIMONIALES

Para PDVSA La Estancia recuperar el valor patrimonial de la ciudad es prioridad, es por eso que lleva a cabo numerosos proyectos de rehabilitación y cuidado que mejoran la calidad de vida de las personas; este análisis busca divisar los espacios patrimoniales o espacios que poseen la definición de hito dentro de la poligonal de estudio. (Ver imagen 2.16.)

Entre los cuales se encuentran:

1. Fuente Plaza Venezuela
2. Monumento a Colón
3. Abra Solar
4. Estación de Servicios. Los Caobos

El análisis permite apreciar el valor histórico del sector, en donde cada uno de estos espacios narra su propia historia de la ciudad; es por ello que se deben contemplar en la propuesta el cuidado de dichos espacios e integrarlos a la misma en la medida de lo posible.

Se debe recordar en todo momento la identidad cultural del caraqueño, el no cuidar estos espacios sería equivalente a olvidar nuestras raíces, es por ello que PDVSA La Estancia busca ampliar sus labores realizadas en el Bulevar hasta la Plaza Venezuela y de ser posible continuar expandiéndose a lo largo de la ciudad.

2.11. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y JERARQUÍA VIAL

El estudio de movilidad y jerarquía vial generalmente es de utilidad para entender la circulación vehicular dentro de un sector, en nuestro caso de estudio, este análisis es de vital importancia, debido al carácter de Plaza Venezuela, en donde el protagonista viene a ser el vehículo, y el ambiente es sumamente hostil hacia el peatón; la zona de estudio se encuentra compuesta por numerosas vías, que convierten a Plaza Venezuela en una zona de paso, en donde los conductores aprovechan las conexiones que posee la redoma de la fuente con varias avenidas que convergen en ella. Este es el principal punto de conflicto dentro de la zona de estudio e incluso uno de los más concurridos dentro de la ciudad; durante décadas se le ha buscado explicación a este nodo, para poder entender su dinámica vehicular a través de datos cuantitativos y cualitativos.

Un hecho que no se puede negar, es el deterioro del espacio peatonal dentro de esta poligonal, debido al protagonismo del vehículo, es por eso que PDVSA La Estancia lleva tiempo buscando la manera de recuperarlos y fomentar el paso de “Conductor a Peatón”; basándonos en sus ideales, este estudio busca abordar la filosofía de “Camina tu ciudad”, la cual consiste que estudiar los espacios de Plaza Venezuela y poder divisar los principales puntos de conflicto peatonal, con el fin de darle una solución que sea funcional y a su vez esté llena de vida, que permita incentivar a la población Caraqueña a “patear la calle” y conocer desde otro punto de vista el Valle de Caracas.

Para llevar a cabo este estudio, se vio la necesidad de horas de trabajo de campo, con la finalidad de que el investigador pudiera con sus propios ojos ver la realidad del sector; de este modo se lograron vivir las problemáticas en carne propia. Otra metodología abordada fue la consulta con la comunidad, preguntando a los peatones su percepción de Plaza Venezuela, a lo que la gran mayoría respondió que “trabajan en el sector y no tienen otro modo de llegar a sus trabajos”; esta declaratoria no resulta alentadora, ya que su significado es el descontento de la

comunidad que hace vida en Plaza Venezuela, poniendo en riesgo constante su integridad física al tratar de movilizarse en la parte norte de la redoma.

Al ser el peatón un elemento intruso dentro de esta dinámica, la tendencia va a un aumento del deterioro del espacio, en donde el peatón prefiere dejar de serlo y convertirse en un vehículo más del sistema de la redoma. Al aumentar el número de vehículos, aumentaría las congestiones en el sector, de igual forma ocasionaría que los peatones busquen salir del sector lo más pronto posible, lo que significa que las calles se desocuparían a horas más tempranas, trayendo por consecuencia el aumento de la inseguridad y el abandono de los espacios.

Un sector de la ciudad es tan vivo como sus habitantes, de no tener quien use los espacios estos pierden su calidad urbana y propician a la intensificación de sus problemas.

Para continuar con el análisis de la dinámica vial del sector, se deben destacar las vías que crean el sistema vehicular de Plaza Venezuela, presentes en el siguiente listado:

1. Paseo Colon
2. Ave. Montevideo
3. Ave. Lima
4. Ave. La Salle
5. Ave. Bogotá
6. Ave. Panamá
7. Ave. Libertador
8. Ave. Quito
9. Ave. Bolívar
10. Calle Valparaíso
11. Ave. Francisco Solano
12. Gran Avenida
13. Ave. Casanova
14. Ave. Oropeza Castillo
15. Ave. Las Acacias
16. Autopista Francisco Fajardo
17. Distribuidor Plaza Venezuela
18. Ave. Interna U.C.V.
19. Alimentador Plaza Venezuela

20. Calle Olimpo

21. Ave. el Mango

(Ver imagen 2.17.)

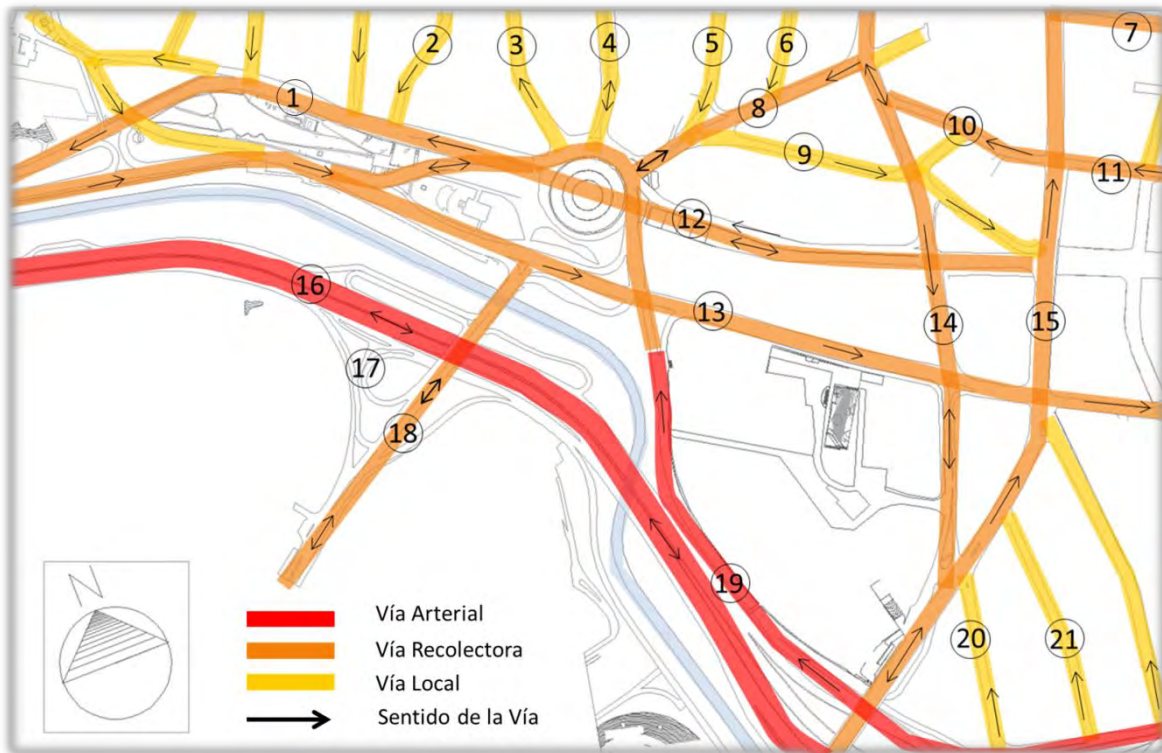


Imagen2. 17 Plano de Movilidad y Jerarquía Vial. Existente para 2014

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia

La Movilidad dentro del sector, se maneja por tramos, en donde el flujo vehicular varía por las características de la vialidad; podemos comenzar por el acceso a la calzada lateral de la Plaza Venezuela donde se incorpora el tráfico que proviene de la autopista, que inmediatamente se intercepta con la Calle Olimpo (Ver imagen 2.17. Punto 20), presentando una calzada amplia y en buen estado; el tránsito importante de este tramo continúa por la Ave. Casanova (Ver imagen 2.17. Punto 13), con un volumen considerable proveniente de la Calle Olimpo.

Posteriormente se encuentra la Ave. Las Acacias (Ver imagen 2.17. Punto 15), que se intersecta con el flujo proveniente de la Ave. Casanova, presentando cuatro canales; su conducta es interesante, ya que gran parte de su flujo vehicular va en dirección Este, tomando la Ave.

Casanova, en cambio su flujo vehicular en dirección Norte, es alimentado por el proveniente de la Ave. Casanova con dirección a la Ave. Francisco Solano (Ver imagen 2.17. Punto 11).

En dirección Este se presenta un punto de tráfico, debido al cambio de canales de la Ave. Casanova, en donde su calzada se reduce a dos canales.

Una vez entendido el comportamiento del flujo en las avenidas anteriormente mencionadas, se debe abordar la que representa el eje principal de la propuesta; la cual es la Gran Avenida (Ver imagen 2.17. Punto 12) con su continuación en el Paseo Colón (Ver imagen 2.17. Punto 1).

El corredor de la Gran Avenida es una vía bidireccional de suma importancia para la ciudad, por su valor histórico y su conexión con la fuente de Plaza Venezuela. En dirección Oeste-Este, a la altura de la fuente se le incorpora el flujo proveniente del Paseo Colón por la rampa que pasa a desnivel de la Plaza; sin embargo el uso que se le da a esta vía es de paso y se encuentra sub-utilizada, en donde no se aprovecha la capacidad máxima de la vialidad debido a su poca utilización; el principal flujo vehicular en sentido Oeste-Este se encuentra en la Ave. Casanova, razón por la que el canal de la Gran Avenida se encuentra desolado y en su mayoría utilizado por rutas de transporte público que pueden emplear otras rutas diferente a esta.

En sentido Este-Oeste la dinámica de la Gran Avenida es distinta, en donde se presenta una bifurcación donde una rampa pasa a desnivel de la Plaza y la otra está a nivel con una calzada lateral que bordea la Plaza Venezuela, la cual cumple funciones de vía recolectora debido a las diversas calles y avenidas que convergen en ese tramo (Ver imagen 2.17). En la bifurcación con respecto a la rampa en desnivel, se aprecia una conducta similar al tramo Oeste-Este, en donde el conductor emplea esta vía como una ruta de paso, es por ello que se puede catalogar como un tramo de “interés para la propuesta”, debido al potencial que representa más allá de su actual función.

La Gran Avenida mantiene una jerarquía de “recolectora”, debido a sus intersecciones con otras vías, creando así su flujo vehicular, sin embargo su función más destacada es la movilidad de Este-Oeste a nivel de la plaza; es por ello que tanto el tramo a desnivel de Este-Oeste y Oeste-Este, ya no cumple con su función inicial, lo que resulta de suma importancia para la propuesta a plantear.

La intersección con la Ave. Las Acacias, representa el mayor volumen vehicular con dirección a la plaza con sentido Este-Oeste; de igual forma se debe destacar la presencia alta de volúmenes

peatonales en dirección Este-Oeste resultado de la cercanía al Bulevar de Sabana Grande y la intensidad del uso comercial y de oficina adyacente a Plaza Venezuela.

Un elemento que no puede faltar a la hora de llevar a cabo un estudio de vialidad, es el análisis de las Rutas de Transporte Público dentro del sector, en donde se destacan 10 RTP funcionando en la Gran Avenida, y 8 RTP en la Ave. Las Acacias (Ver imagen 2.18), siendo estas las de mayor influencia en la dinámica del sector; cabe destacar que Plaza Venezuela presenta una influencia a nivel metropolitano, en donde rutas proveniente del interior también hacen vida en las zonas aledañas a la fuente, por lo que se puede catalogar la zona como “la entrada a Caracas”. Entre las rutas interurbanas se puede destacar las tres rutas que tienen su punto de carga de pasajeros ubicado frente la estación de metro de la acera Norte de la Gran Avenida, adyacente al mercado “Asociación Cooperativa La Gran Manzana” dando frente a las instalaciones del SEBIN; estas tres rutas son causa importante del congestionamiento en este tramo, sin embargo no se cuenta con un espacio apto para su reubicación, y debido a su trayectoria a nivel histórico y funcional, la tarea de moverlas de ese lugar es alta dificultad.

Estas tres rutas son las siguientes:

- C.U. Caracas Los Teques A.C.

Esta línea presta servicio en la ruta directa Caracas/Los Teques, fue fundada en 1962; trabaja con autobuses ENCAVAS y la cooperativa cuenta con 164 unidades.

- Cooperativa Los Teques

Esta línea presenta servicios en la ruta Caracas/Los Teques, su importancia en el sector es trascendental debido a que funciona como un hito de Plaza Venezuela, debido a su antiguo nombre “YURUANI” (Ver apéndice C), siendo esta cooperativa caracterizada por sus enormes autobuses de color morado ubicados frente a la estación de metro. Debido a un cambio de gestión, su nombre cambio a Cooperativa Los Teques, sin embargo para sus usuarios sigue siendo la parada de los YURUANI; esta línea había decaído mucho con relación al servicio prestado y el estado de sus unidades, es por ello que actualmente se está tratando de recuperar incorporando nuevas unidades y poniendo fuera de servicio las anteriores. La nueva cooperativa llega 5 meses de labor y cuenta con 30 unidades. Poco a poco se presencia la pérdida de la calidad YURUANI, lo que conllevará lamentablemente a la desaparición de un hito en Plaza Venezuela.

- U.C. San Antonio S.C.

Esta línea presenta servicio en la ruta San Antonio/Los Teques, fue fundada en 1971; trabaja con autobuses ENCAVA y cuenta con 25 unidades.

Un punto importante a resaltar es el hecho que estas rutas no poseen una parada de descarga de pasajeros consolidada, sino que su parada improvisada se encuentra al final del Alimentador de Plaza Venezuela (Ver imagen 2.17. Punto 19), justo al inicio de la redoma de la fuente, en frente de acceso al estacionamiento de las instalaciones del SEBIN; evento el cual únicamente ocasiona congestión en una vía que debería ser fluida, de igual forma crea un punto de estrés en donde al peatón le resulta aún más riesgoso el paso hacia los alrededores de la fuente.

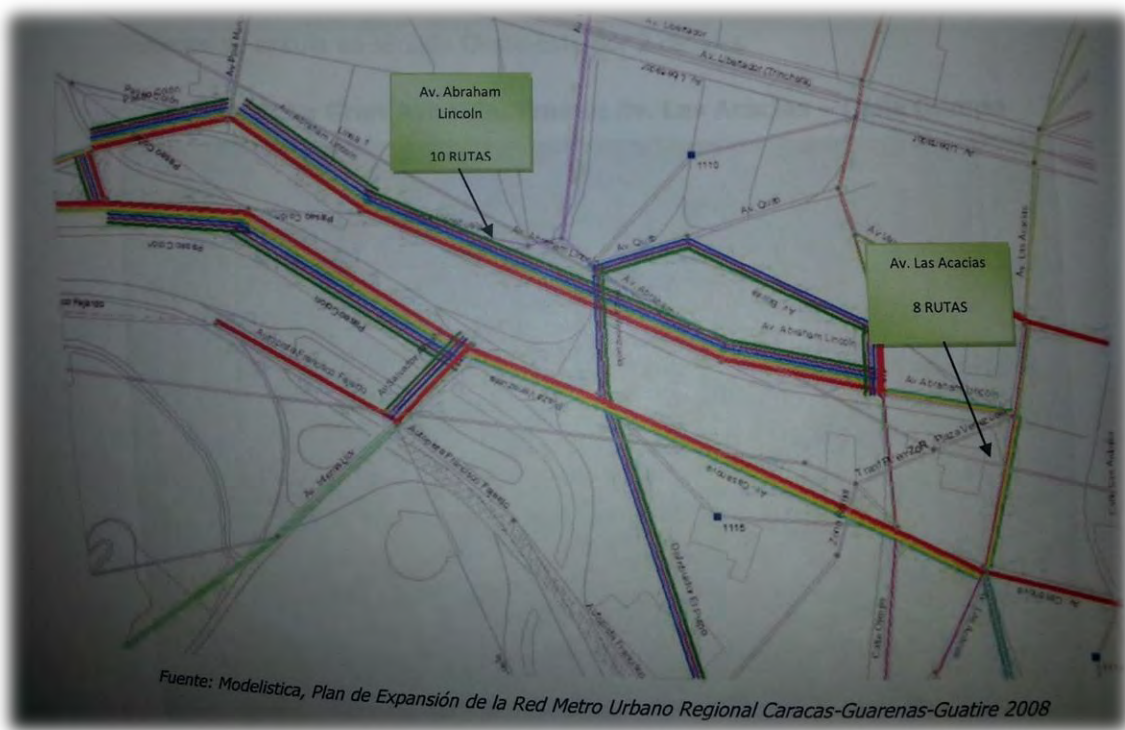


Imagen2. 18 Plano de Rutas de Transporte Público dentro de Plaza Venezuela

Fuente: Modelística, Plan de Expansión de la Red Metro Urbano Regional Caracas-Guarenas-Guatire 2008

Ahora bien, una vez aclarada de mejor forma la movilidad del sector, se debe abordar las deficiencias encontradas en la zona de estudio a nivel vehicular, en donde se ocasionan gran parte de los conflictos vehículo/peatón. La infraestructura vial presenta corredores de gran capacidad, sin embargo presenta fallas a nivel de continuidad y uso, tales como los siguientes:

- Discontinuidad
 - Corredor casanova: Presenta una fuerte disminución de los canales al pasar de 4 a 2, al cruzar la intersección con la Ave. Las Acacias.
 - Corredor Francisco Solano: disminuye sus canales de 3 a 2, después de la intersección con la Ave. Las Acacias en sentido Oeste, donde inicia la calle Valparaíso (Ver imagen 2.17. Punto 10).
 - Corredor Gran Avenida: Disminuye la calzada de 3 a 2 canales con sentido al Norte, donde se encuentra la intersección de la Gran Avenida con la Ave. Quito (Ver imagen 2.17. Punto 8).
- Radios de Giro
 - Intersección Ave. Las Acacias con la Ave. Francisco Solano: Radio reducidos en las esquinas Noroeste y Sureste, aumentando así la deficiencia de la circulación que se da actualmente.
 - Intersección Ave. Olimpo con la Ave. Bolivia: Se presenta un giro muy reducido en la esquina Suroeste donde se modificó la intersección mas no se mejoró la geometría de las esquinas.
- Uso inadecuado en aceras y calzadas

Una conducta que se repite en la poligonal, es el estacionamiento NO permitido de taxis, moto-taxis y vehículos particulares, tanto en calzadas como en aceras; destacando como principal afectado la Ave. Las Acacias y la Gran Avenida.
- Zona de Carga y Descarga

Notorio congestionamiento de las vías a causa de la reducción de la capacidad operativa de la vialidad que generan los vehículos de carga y descarga, principalmente en la Ave. Las Acacias; este comportamiento pone en riesgo al transeúnte al obstaculizar la visión del conductor, de igual forma ocasiona accidentes con los vehículos particulares y motorizados que buscan de manera apresurada salir del caos.
- Comercio Informal

Aunque parezca que este elemento no tiene cabida a la hora de hablar de vialidad, resulta todo lo contrario, ya que genera que el peatón no utilice las aceras y en su defecto decida circular por la calle; esta conducta se aprecia principalmente en la Gran Avenida, en donde se intensifican los accidente e incluso la delincuencia.
- Basura tanto en los corredores viales como aceras

La presencia de basura tanto en la vialidad como en las aceras, dificulta las maniobras al volante y a su vez motiva nuevamente al peatón apropiarse de la calzada como resultado de una necesidad de espacio para circular.

- Drenajes
 - En campo se pudo divisar un total de 55 sumideros levantados, 49 requieren de tratamiento, 38 se encuentran en buen estado físico, 13 en regular y 4 en malos.
 - Se observó que en ciertas zonas una presencia de estancamiento de las aguas de lluvia a causa de repavimentaciones anteriores, lo que ocasiona inconvenientes para el libre tránsito (Dicha problemática es catalogada como parte del congestionamiento vehicular dentro de estudio de problemas Capítulo 2. Punto 15).

Tras la elaboración de este análisis se pudo observar claramente el papel que juega el vehículo dentro del sector, solapando el funcionamiento de las vías y las actividades que se dan a sus bordes, de igual forma resultando su conducta en tiempos de lluvia y el impacto que tiene esto sobre el sector. Ahora bien, el paso siguiente es plantear la demanda a nivel vehicular y peatonal que se da dentro de la poligonal de estudio, para saber los parámetros que deberá cumplir la propuesta a desarrollar.

2.12. ESTUDIO DE NODOS Y CONTEO PEATONAL Y VEHICULAR

Para la elaboración de este estudio, se empleó la información obtenida en el “Informe de Caracterización del área de estudio para el diseño conceptual de ciclovía para el Municipio Libertador. Ruta 2: Los Andes-Los caobos. 2013”; en donde se planteó el estudio en dos partes:

- **ANÁLISIS DE LOS NODOS VEHICULARES** (Ver imagen 2.19)

Este análisis está compuesto por tres conteos vehiculares, en donde se toma en consideración el comportamiento de las vías y su funcionamiento.



Imagen2. 19 Plano de ubicación de Conteos Vehiculares

Fuente: Edición Propia.

El conteo de nodos vehiculares se encuentra dividido en 3 sectores, tomando en consideración los siguientes tipos de vehículos:

- VP: Vehículos Particulares
 - VC: Vehículos de Carga
 - TP: Transporte Público
- **Nodo Vehicular. Sector 1 (Color Azul)**
- Nodo vehicular que se extiende a lo largo del Paseo Colón con conexión a la Gran Avenida; consta de 10 puntos, en donde se llevó a cabo un conteo continuo de 24 horas durante el mes de enero de 2013
(Ver imagen 2.20)

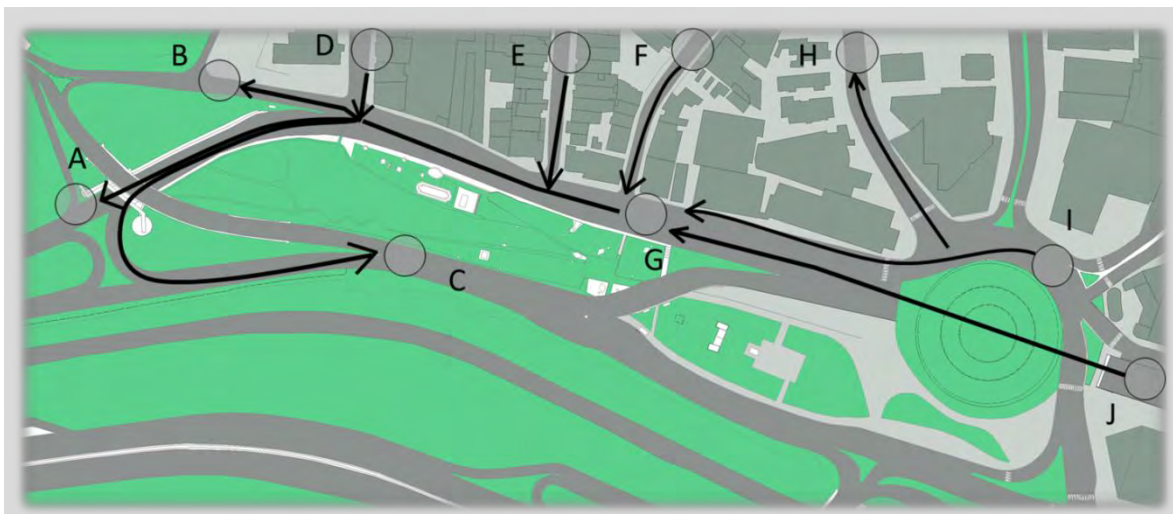


Imagen2. 20 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 1

Fuente: Edición Propia.

Tras el análisis de los conteos se pudo apreciar que el mayor flujo de vehículos se encuentra en el punto G, siendo la sumatoria de los vehículos que convergen en la redoma, provenientes de la Gran Avenida; posteriormente se encuentra el punto I, representado por los vehículos provenientes de la Gran Avenida sentido Este-Oeste, en el tramo superior que bordea la redoma de la fuente y finalmente el tercer punto de conteo con mayor flujo viene a ser el A, representando los vehículos proveniente de Plaza Venezuela que atraviesan el Paseo Colón y se dirigen al Oeste de la ciudad.

Estos números implican que existe una tendencia de movilidad que se dirige en sentido Este-Oeste, destacando el mayor uso del tramo superior que bordea la fuente, sobre el tramo que atraviesa la fuente por el subnivel, mostrando así la sub-utilización del tramo comprendido entre el punto J y el G. (Ver tabla 2.1)

Tabla 2. 1 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 1

Fuente: Datos provenientes del informe de caracterización del área de estudio para diseño conceptual de la ciclovía para el Municipio Libertador. 2013

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
VP	2582	163	1411	163	150	81	3997	257	2718	1279
VC	50	14	27	14	18	9	79	5	54	25
TP	10	1	5	1	1	0	15	1	10	5
TOTAL	2642	178	1443	178	169	90	4091	263	2782	1309

○ **Nodo Vehicular. Sector 2 (Color Rojo)**

Nodo vehicular que se alimenta del tránsito de la Avenida Casanova y el alimentador de Plaza Venezuela; consta de 7 puntos, en donde se llevó a cabo un conteo continuo de 24 horas durante el mes de enero de 2013.

(Ver imagen 2.21)

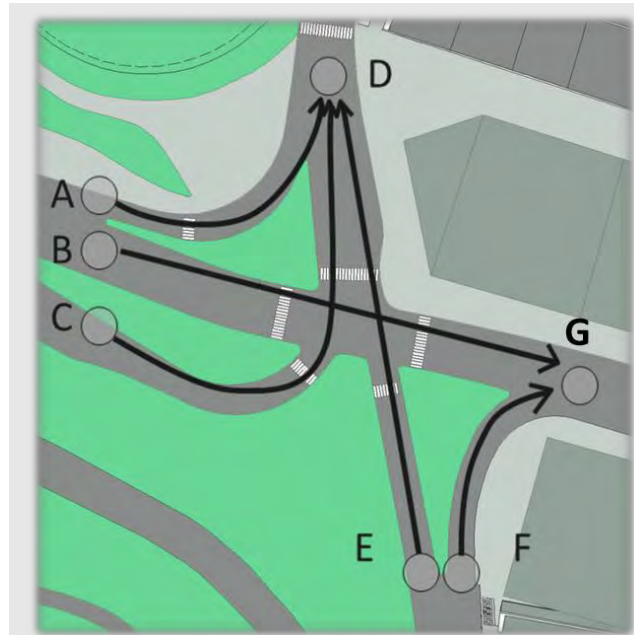


Imagen2. 21 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 2

Fuente: Edición Propia.

Tras el análisis del conteo se pudo ver reflejado el flujo vehicular dirección Oeste-Este, que se distribuye en esta intersección; destacando el importante papel que juega el punto de conteo D, que es el que da hacia la redoma de la fuente de Plaza Venezuela, siendo el resultado de los conteos en los puntos A, C y E. (Ver tabla 2.2)

Este conteo permitió observar la capacidad que posee la Ave. Casanova para satisfacer el flujo de vehículos proveniente del Oeste, destacando esto como un potencial que se podrá aprovechar en la propuesta a plantear; de igual forma se pudo ver la cantidad de vehículos que entran en la redoma de Plaza de Venezuela y la importancia de mantener una movilidad fluida en ese punto, razón por la cual se debe dar solución al conflicto existente en ese preciso punto, ya que es utilizado como punto de desembarque de pasajeros (mencionado en el Capítulo 2 Punto 11) lo que ocasiona un congestionamiento innecesario.

Tabla 2. 2 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 2

Fuente: Datos provenientes del informe de caracterización del área de estudio para diseño conceptual de la ciclovía para el Municipio Libertador. 2013

	A	B	C	D	E	F	G
VP	1051	1360	1474	4595	2071	447	1807
VC	16	9	8	65	41	12	21
TP	47	8	12	96	37	10	18
TOTAL	2871			4756	2618		1846

○ **Nodo Vehicular. Sector 3 (Color Morado)**

Nodo vehicular que se extiende a lo largo de la Ave. Las Acacias principalmente, con un acceso hacia La Gran Avenida; consta de 6 puntos, en donde se llevó a cabo un conteo continuo de 24 horas durante el mes de enero de 2013.

(Ver imagen 2.22.)

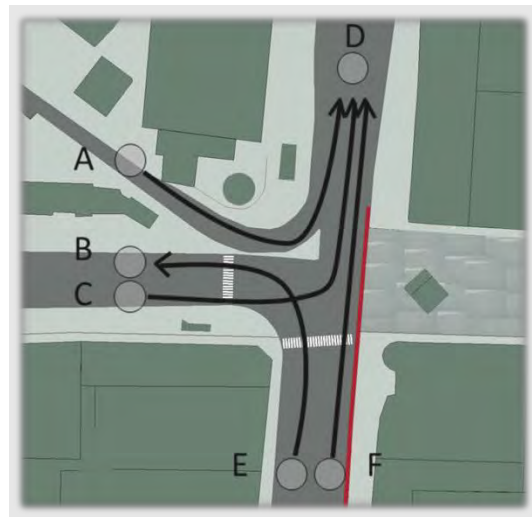


Imagen2. 22 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 3

Fuente: Edición Propia.

Tras el análisis se pudo observar la importancia de la Ave. Las Acacias y su papel de conector entre el Sur de la ciudad con el Norte, cabe mencionar su rol dentro del sector, como vía recolectora, lo que la convierte en uno de los principales ejes viales dentro de la poligonal de estudio.

Entre los datos obtenidos, se puede ver el carácter local de la calle comprendida en el conteo del punto A; de igual forma se puede hacer la relación entre el punto C y los análisis anteriores, siendo este tramo el lugar donde convergen los vehículos provenientes de la Gran Avenida sentido Oeste-Este, sus conteos arrojan datos mucho más bajos de la capacidad con la que fue diseñada. (Ver tabla 2.3)

Tabla 2.3 Nodo Vehicular. Puntos de conteo Sector 3

Fuente: Datos provenientes del informe de caracterización del área de estudio para diseño conceptual de la ciclovía para el Municipio Libertador. 2013

	A	B	C	D	E	F
VP	216	405	362	1299	405	721
VC	11	14	0	35	14	24
TP	24	72	56	143	72	63
TOTAL	25	491	418	1477	1299	

- **ANÁLISIS DE LOS NODOS PEATONALES** (Ver imagen 2.23.)

Para este estudio se divisaron tres nodos peatonales, destacando que en el sector el peatón se encuentra en segundo plano; sin embargo aún existe una demanda de espacios para el transeúnte y este estudio busca cuantificar en los nodos la cantidad de ellos que se movilizan dentro de la poligonal.



Imagen2. 23 Plano de ubicación de los conteos peatonales

Fuente: Edición Propia.

En este estudio se analizó el flujo peatonal en sentido Oeste-Este identificado con el color Azul y Este-Oeste identificado con el color Rojo. El conteo se llevó a cabo en dos turnos, mañana y tarde durante 24 horas en el transcurso del mes de enero de 2013.

- **Nodo Peatonal. Sector 1 (Color Amarillo)**

Se encuentra ubicado frente la fuente de Plaza Venezuela, este nodo es uno de los de principal importancia para la propuesta, debido a la problemática de la conexión existente; la fuente de Plaza Venezuela actúa como un hito atractor de viajes, que aun siendo un espacio recuperado por PDVSA La Estancia no puede ser aprovechado del todo por el peatón; esto debido a los problemas que presenta para su acceso, que incluso puede poner en riesgo la integridad del transeúnte. (Ver imagen 2.24)

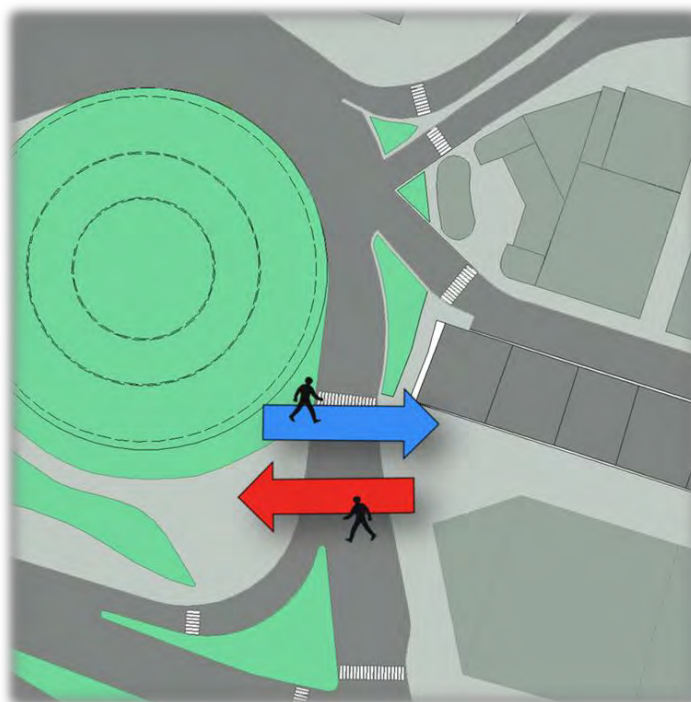


Imagen2. 24 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 1

Fuente: Edición Propia.

El espacio de la fuente por su misma importancia para la ciudad siempre mantiene un flujo peatonal, tomando en cuenta que los horarios de la Tarde predomina el flujo peatonal en sentido Este-Oeste; sin embargo este recorrido tiene su final ahí mismo en ese lugar, lo cual se debe a que el continuar el recorrido hasta el Parque Los Caobos, resulta inseguro y poco atractivo a causa del abandono de espacios por falta de actividades. (Ver tabla 2.4)

Tabla 2. 4 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 1

Fuente: Datos provenientes del informe de caracterización del área de estudio para diseño conceptual de la ciclovía para el Municipio Libertador. 2013

	MAÑANA	TARDE
A	68	324
B	80	456

○ **Nodo Peatonal. Sector 2 (Color Verde)**

Nodo Peatonal ubicado al frente de las instalaciones del SEBIN, en la acera sur de la Gran Avenida, gran parte de los motivos del viaje de los peatones, viene a ser por causas laborales, razón por la que el flujo peatonal es mayor al del nodo anterior; cabe destacar que parte de este flujo termina su recorrido en el espacio de la fuente, sin embargo se reitera el tema de un ambiente poco atractivo que no motiva al peatón a caminarlo e incluso gran parte de sus usuarios lo hacen parte de su rutina y no con fines recreativos. (Ver imagen 2.25.)

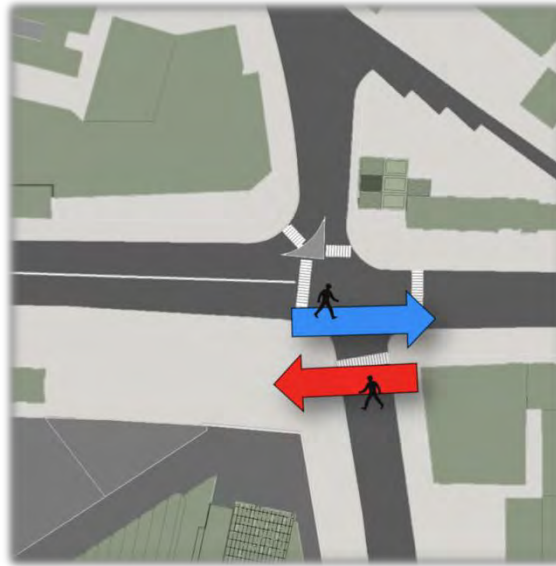


Imagen2. 25 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 2

Fuente: Edición Propia.

Se pudo ver en el análisis de los datos, que el número de peatones aumentaba a la hora de ir al trabajo y a su hora de salida, sin embargo un horario fuera de estos bloques, el espacio se siente desolado y en ocasiones hasta inseguro. La vida del espacio lo hace el vehículo en la calzada y los comerciantes informales en la acera, elementos que obligan al transeúnte a desligarse del espacio público.

(Ver tabla 2.5.)

Tabla 2. 5 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 2

Fuente: Datos provenientes del informe de caracterización del área de estudio para diseño conceptual de la ciclovía para el Municipio Libertador. 2013

	MAÑANA	TARDE
A	500	620
B	388	2092

○ **Nodo Peatonal. Sector 3 (Color Morado)**

Nodo peatonal ubicado al final del Bulevar de Sabana Grande, en la intersección de la Gran Avenida con la Ave. Las Acacias. Este punto de conflicto recibe el flujo peatonal proveniente del BSG, su dinámica varía por las actividades que le rodean, primordialmente edificaciones comerciales y de oficina. (Ver Imagen 2.6)

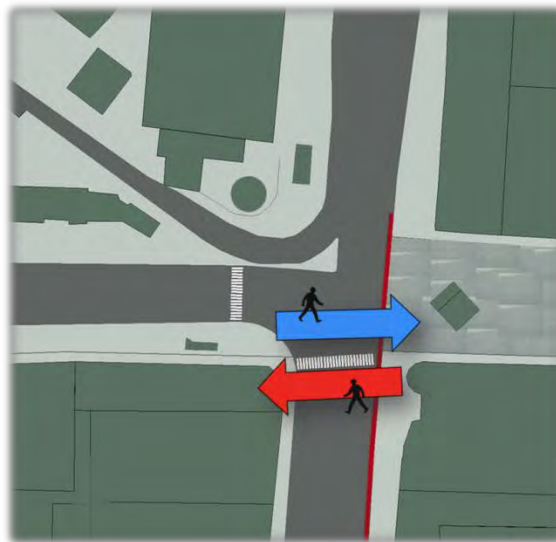


Imagen2. 26 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 3

Fuente: Edición Propia.

En el análisis de los datos, se pudo observar que el comportamiento del flujo Este-Oeste es similar al anterior, tomando en cuenta la razón de los viajes, en donde predomina la actividad comercial y de oficina.

Por otro lado, el sentido Oeste-Este presenta un constante flujo de personas que van en dirección al Bulevar de Sabana Grande, siendo este el principal foco atractor, por motivos comerciales, de oficina e incluso residenciales; el aumento de la cantidad de peatones a mediados de la tarde, se vincula con el fin de la jornada laboral. El Bulevar le brinda al peatón un recorrido grato a los sentidos y lleno de actividades; esta conducta es muy diferente a la presente en los dos casos anteriores, es por ello que la propuesta debe estar fundamentada y desarrollada, con el fin de dar conexión al BSG.

Tabla 2. 6 Nodo Peatonal. Puntos de conteo Sector 3

Fuente: Datos provenientes del informe de caracterización del área de estudio para diseño conceptual de la ciclovía para el Municipio Libertador. 2013

	MAÑANA	TARDE
A	1694	1694
B	448	2620

Tras analizar los flujos vehiculares y peatonales del sector, se puede destacar que aunque la ciudad fue hecha para el vehículo, aún se mantiene vivo el interés de la población para darle uso a los espacios públicos y recuperar la calle para el transeúnte; Caracas es una tierra llena de personas capaces de recuperar la ciudad, solo es necesario dar el primer paso.

2.13. ESTUDIO DE MOBILIARIO URBANO

La imagen urbana es construida a través de las especificaciones del planificador, en donde en conjunto con las alturas de las edificaciones, los usos de las parcelas y las dimensiones de la vialidad, se construye la imagen de la ciudad deseada; sin embargo un elemento fundamental que no puede faltar es el mobiliario urbano, además de cumplir funciones estéticas, cumplen funciones prácticas que le dan respuesta a las actividades que se desarrollan en el espacio público; el mobiliario urbano comprende desde las luminarias hasta las casetas telefónicas, destacando el papel que juega para integrar los servicios con la ciudad y sus habitantes.

El sector de Plaza Venezuela presenta numerosos mobiliarios que cumplen funciones específicas, que se pueden complementar con la propuesta urbana. (Ver imagen 2.27.)

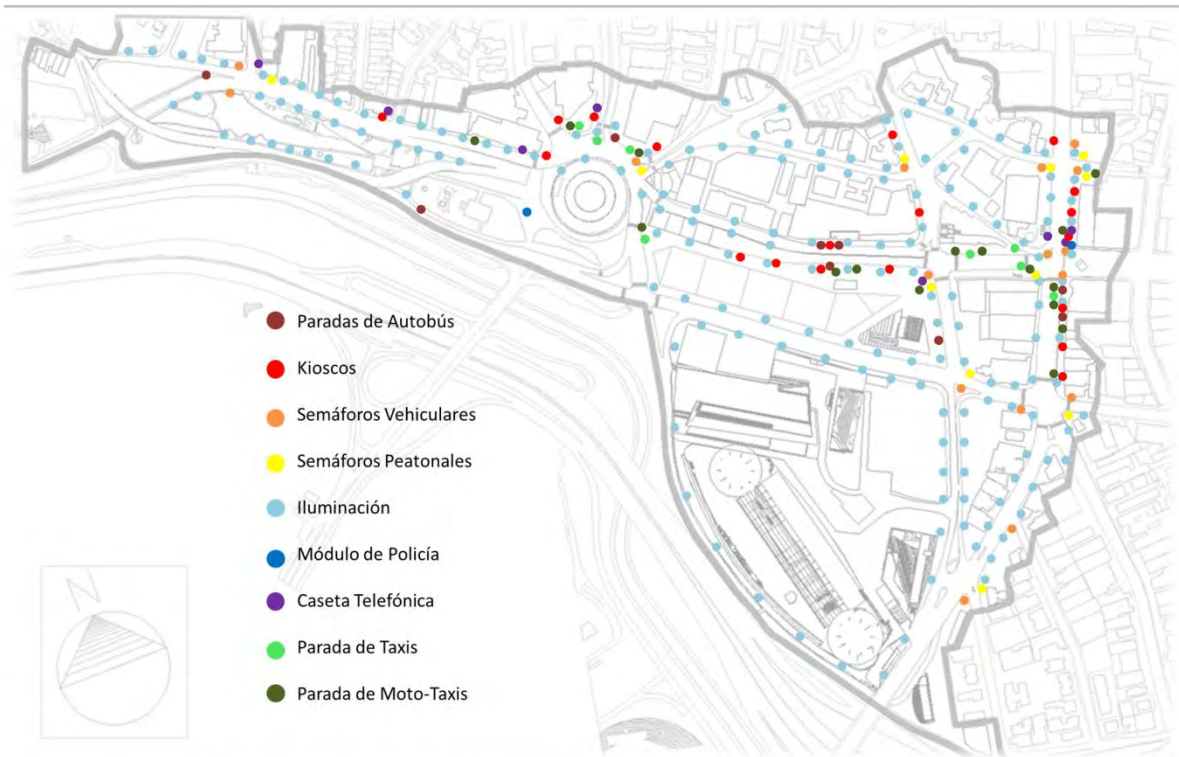


Imagen2. 27 Plano Mobiliario Urbano

Fuente: Edición Propia.

Entre los mobiliarios del sector de Plaza Venezuela se pudo apreciar los siguientes:

- **Paradas de Autobuses**

En el sector predominan las paradas no consolidadas, en donde los autobuses se detienen dónde quieren para el desembarque de los pasajeros, lo que trae como consecuencia el congestionamiento de las vías; de los diferentes puntos de desembarque, se pudo divisar la presencia de 8 paradas de importancia, debido a la intensidad de su uso y nivel de conflicto ocasionado al peatón con el vehículo.

- La primera parada identificada es la denominada como Plaza Venezuela, ubicada sobre la autopista Francisco Fajardo; esta maneja un gran volumen de pasajeros, el cual se mantiene en su punto tope en la hora pico de la mañana, entre las 6:00 a.m. y las 7:00 a.m. Durante la hora pico del mediodía entre 1:00 p.m. y

2:00 p.m. se presenta una situación similar pero con un volumen de usuarios reducido a la mitad.

Las condiciones de esta parada son muy precarias para el resguardo de los usuarios, presenta un pavimento en mal estado, poca iluminación y drenajes mal planificados; de igual forma la seguridad del peatón se ve afectada para conectar el puente Salvador Allende, conexión con Zona Rental. (Ver imagen 2.28.)

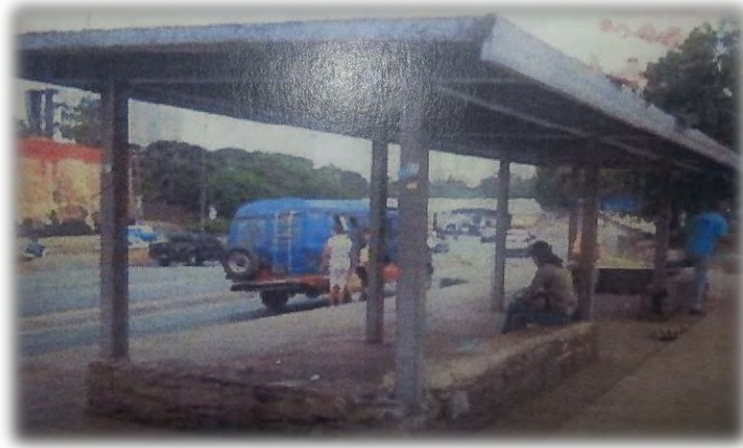


Imagen2. 28 Parada 1

Fuente: Edición Propia.

- La segunda parada identificada, ubicada sobre la Gran Avenida dirección Este, en frente de las instalaciones del SEBIN (acera sur); funciona como terminal informal para la ruta que se dirige al sector de Santa Mónica, es poco utilizada, sin embargo en horario matutino comprendido en 7:15 a.m. y 8:15 a.m. se presenta su pico de usuarios y a medida que va transcurriendo el día, van disminuyendo significativamente.

Las condiciones físicas de la parada se pueden considerar en buen estado en sus alrededores en cuestión de pavimento; sin embargo las actividades que se desarrollan en su contexto generan inseguridad para sus usuarios. (Ver imagen 2.29.)



Imagen2. 29 Parada 2

Fuente: Edición Propia.

- La tercera parada identificada, ubicada en la Gran Avenida dirección Oeste, frente al acceso a la estación de metro Plaza Venezuela (acera norte); esta parada fue mencionada anteriormente como un hito, debido a su influencia sobre la dinámica del sector. Esta parada conocida mundanamente como “La Parada de los YURUANI”, la cual está compuesta por tres rutas ya analizadas; dos rutas Caracas-Los Teques y una Caracas-San Antonio.

Estas rutas representan las de mayor afluencia de usuarios, en donde a partir de las 7:30 a.m. hasta 8:30 a.m. ya presenta un alto número de pasajeros; sin embargo la hora de mayor demanda del servicio se encuentra comprendida a partir de las 5:00 p.m.

Las condiciones físicas de los alrededores de la parada se pueden considerar en buen estado, incluso se cuenta con mobiliario de apoyo como kioscos y casetas telefónicas, sin embargo el espacio es muy reducido para la demanda del servicio tanto para los pasajeros en espera como para el aparcamiento de las unidades. Esto último resultando como causa del congestionamiento vial de este tramo. (Ver imagen 2.30.)



Imagen2. 30 Parada 3

Fuente: Edición Propia.

- La cuarta parada identificada, se ubica sobre la Gran Avenida dirección Este, similar a la parada 2 aunque esta se encuentra antes de la intersección de la calle Olimpo; la parada presenta un numero moderado de usuarios a lo largo del día, que se incrementa para el bloque comprendido entre las 5:15 p.m. y 6:15 p.m. debido al término de la jornada laboral.

Con relación a las condiciones físicas alrededor de la parada, se mantienen las mismas condiciones que en la parada 2, reiterando el tema de la inseguridad para los pasajeros. (Ver imagen 2.31.)



Imagen2. 31 Parada 4

Fuente: Edición Propia.

- La quinta parada identificada, se encuentra ubicada sobre la intersección entre la Ave. Oropeza Castillo con la Ave. Casanova; su mayor demanda se da en horarios de la mañana en el bloque de las 7:15 a.m. y 8:15 a.m., posteriormente en hora del medio día desciende a la mitad y en horas de la noche aumenta un poco de nuevo, sin embargo no alcanza los niveles matutinos.

Las condiciones físicas de esta parada son muy buenas en líneas generales, sin embargo presenta poca iluminación, lo que en su ubicación resulta un amplificador de la inseguridad. Cabe destacar que al encontrarse en ese punto en específico, no se cuenta con un rayado peatonal, lo que genera un cruce inseguro de los peatones; estos elementos crean un espacio poco amigable para el transeúnte, es por ello que se abandonan y se van deteriorando con el tiempo. (Ver imagen 2.32.)



Imagen2. 32 Parada 5

Fuente: Edición Propia.

- La sexta parada identificada, se encuentra ubicada al final de la Ave. Bolívar, unida con la calle Habana, frente la fachada Sur del edificio de La Previsora; esta al igual que la parada 3, es catalogada como un hito, debido a su importancia dentro del sector, conocida como “la parada de Metrobús de Plaza Venezuela”, presenta rutas hacia Colinas de Bello Monte-Plaza Venezuela, Colinas de Bello Monte-La Florida; adicionalmente en este punto se encuentra una línea de taxis.

El flujo de pasajeros en esta parada es constante y abundante, destacando el bloque comprendido entre las 5:15 p.m. y 6:15 p.m. presentando el flujo más alto.

Las condiciones de la parada son catalogadas como muy buenas, destacando la geometría de las bahías destinadas para las unidades de Metrobús, permitiendo de esta manera una buena dinámica entre el peatón y el vehículo. (Ver imagen 2.33.)



Imagen2. 33 Parada 6

Fuente: Edición Propia.

- La Séptima parada identificada, se ubica sobre la Ave. Las Acacias, anteriormente se le daba un uso muy anárquico en donde los pasajeros debía contar con el tráfico para poder abordar la unidad; sin embargo en la actualidad está parada de autobús solapada con el proyecto de ciclovía de la Alcaldía de Libertador, no cumple ninguna función y resulta contraproducente para la imagen urbana, destacando el espacio que le quita al transeúnte para el libre tránsito. Esta parada plantea la contrariedad de no estar en uso, pero aun así es la más iluminada de todas. La inseguridad sigue siendo un factor común dentro del sector. (Ver imagen 2.34.)



Imagen2. 34 Parada 7

Fuente: Edición Propia.

- La octava parada identificada, se ubica sobre la Ave. Casanova al pasar la intersección con la Ave. Las Acacias; esta es una parada informal que no tiene demarcación alguna, esto se debe a su poco conveniente ubicación en donde se convierte en un punto de conflicto vehicular, ocasionando congestión en ambas avenidas.

La intensidad del uso de esta parada es en su mayoría de desembarque, destacando las horas de la mañana, sin embargo a diferencia de las demás paradas, resulta como limitante definir su flujo de pasajeros.

Con relación a las condiciones de la parada, está claro que son condiciones precarias que no velan en ningún aspecto por la seguridad de las personas, además de la constante interrupción de la dinámica del sector para los que hacen vida en él. (Ver imagen 2.35.)



Imagen2. 35 Parada 8

Fuente: Edición Propia.

El resto de las paradas dentro de la poligonal de estudio se encuentran sin ser utilizadas como el caso de la parada 7, o son informales y tienen el mismo comportamiento que la parada 8. Este análisis permite divisar puntos de conflicto vehicular causas de la congestión de las vías y deben ser tomados en cuenta en el modelo de gestión.

- Kioscos

Comercios puntuales de venta formalizados, se pudo divisar 9 a lo largo de la Gran Avenida (Ver tabla 2.7)

Tabla 2. 7 Listado de Kioscos. Sector Plaza Venezuela

Fuente: Caracterización de Plaza Venezuela. Unidad de Acompañamiento Social de la oficina de patrimonio de PDVSA La Estancia

KIOSCOS	
No.	Ubicación (Este – Oeste) Gran Avenida
1	Frente a Torre Lincon
2	Entre Torre Lincon y Torre Domus
3	Frente a Torre Domus
4	Paralela a SEBIN
5	Frente a estación del Metro Plaza Venezuela
6	Frente a estación del Metro Plaza Venezuela
7	Frente a Oficina de Proyectos de Metro de Caracas
8	Frente a estacionamiento el SEBIN
9	Frente a estacionamiento el SEBIN, paralela a la Fuente de Plaza Venezuela

Se convocó a una reunión con los dueños de los kioscos, con la finalidad de darles a conocer el interés de llevar a cabo una conexión peatonal desde el BSG hasta la fuente de Plaza Venezuela, para conocer su punto de vista y disposición a ser reubicados. (Ver imagen 2.36.)



Imagen2. 36 Reunión con representantes de Kioscos

Fuente: Edición Propia.

Tras dicha propuesta, al principio mostraron un poco de escepticismo, sin embargo al tratarse de PDVSA La Estancia, mostraron interés por la rehabilitación del espacio público y se pusieron a la disposición para la identificación de las problemáticas del sector.

El tratamiento que se le dio a los Kioscos dentro del BSG, fue el de removerlos de la parte central del bulevar hacia sus transversales, destacando que los kioscos son los únicos puntos dentro del bulevar en donde se encuentran papeleras.

- Semáforos Vehiculares

Estos elementos son fundamentales para mantener el orden dentro del sector, a nivel vial; se encuentran en buen estado y colocados en los puntos de conflicto, algunos de ellos requieren de mantenimiento aunque en términos generales son funcionales. (Ver imagen 2.37.)



Imagen2. 37 Semáforo Vehicular. Sector Plaza Venezuela

Fuente: Edición Propia.

- Semáforos Peatonales

Elemento fundamental para sostener la precaria dinámica peatonal dentro del sector, es por ello que se debe promover su uso y mantener los existentes. Algunos de ellos se encuentran en mal estado y requieren de mantenimiento; el principal factor de erosión de este mobiliario es el vandalismo a causa del abandono que atraviesa el sector.

La presencia de este mobiliario en la propuesta, resulta vital para poder lograr la unión del espacio vehicular con el peatonal. (Imagen 2.38.)



Imagen2. 38 Semáforo Vehicular. Sector Plaza Venezuela

Fuente: Edición Propia.

- Iluminación

Mobiliario importante para la dinámica del sector; este elemento diseñado para la iluminación vehicular, presenta muchas limitaciones a nivel peatonal, debido a la presencia de zona con poca o nula iluminación que intensifican la inseguridad y provocan miedo en el peatón. Luego de cierta hora el transitar por el sector de Plaza Venezuela se convierte en un viaje peligroso, motivado por la falta de actividades y fortalecido por la precaria iluminación. (Ver imagen 2.39.)



Imagen2. 39 Poste de Iluminación Vehicular. Sector Plaza Venezuela

Fuente: Edición Propia.

- Módulo de Policía

La inseguridad es una amenaza latente dentro del sector de Plaza Venezuela, es por ello que a nivel de gestión se le debe dar un seguimiento especial a la hora de plantear la propuesta. Actualmente existen 2 módulos policiacos, uno establecido en la Ave. Las Acacias al lado de la residencia estudiantil Los Andes; y la segunda se encuentra en la redoma de la fuente de Plaza Venezuela, cumpliendo funciones de vigilancia y concientización del uso de la plaza. (Ver imagen 2.40.)



Imagen2. 40 Poste de Iluminación Vehicular. Sector Plaza Venezuela

Fuente: Edición Propia.

- Caseta telefónica

Este elemento en la actualidad se cree que es obsoleto y que no se le da uso; sin embargo en este estudio se pudo sustentar que ese argumento no tiene valía, ya que aun cuando no sea utilizado en todo momento, posee una gran demanda en el día a día, sin mencionar la practicidad que presenta ante una emergencia. En el sector de Plaza Venezuela se presentan numerosas casetas telefónicas que en gran parte se encuentran en mas estado por el vandalismo, sin embargo más de la mitad son funcionales y utilizadas por los peatones que hacen vida en el sector.

En el BSG se pueden divisar elementos como este, los cuales reciben un constante mantenimiento asegurando su integridad y a su vez la calidad de la imagen urbana. (Ver imagen 2.41)



Imagen2. 41 Caseta Telefónica. Sector Bulevar de Sabana Grande

Fuente: Edición Propia.

- Parada de Taxis

A lo largo del sector se encuentran 7 cooperativas de Taxis, ocupando un canal de la calzada, ocasionando congestión en la Gran Avenida. (Ver tabla 2.8)

Tabla 2. 8 Listado de Cooperativas de Taxis. Sector Plaza Venezuela

Fuente: Caracterización de Plaza Venezuela. Unidad de Acompañamiento Social de la oficina de patrimonio de PDVSA La Estancia

No.	Ubicación	Nombre del rótulo	Presidente Cooperativa	Rubro
1	Límite sureste	Asociación Cooperativa Conductores Plaza Venezuela	Samir Fagre	Taxi
2	Límite sureste	Taxi La Gran Avenida Plaza Venezuela	Eduard Castro	Taxi
3	Límite sureste	Taxi New Taxi AC	Victor Diaz	Taxi
4	Límite suroeste	Turbo Taxi	Gerardo Briceño	Taxi
5	Límite sureste	Asociación Cooperativa de Transporte Los Teques	Joe	Taxi
6	Límite sureste	Línea de Taxi Previlincoln	Gonzalo Márquez	Taxi
7	Av. Las Acacias suroeste	Taxi Abraham Lincoln	Francisco Alcalá	Taxi

Se habló con los presidentes de las cooperativas de taxis con el fin de saber su ubicación, su estatus legal y su opinión sobre la problemática del sector; de igual forma se les hizo saber que se está desarrollando un proyecto de rehabilitación de la zona, lo que implicaría su reubicación temporal. (Ver imagen 2.42)



Imagen2. 42 Cooperativa de Taxis, frente la Torre del SENIAD.

Fuente: Edición Propia.

- Parada de Mototaxis

A lo largo del sector se encuentran 12 cooperativas de Mototaxis, ocupando parte de la calzada de calle generalmente en conjunto de las cooperativas de taxis; sin embargo la gran mayoría de ellas ocupan parte de la acera, en donde combinadas con la economía informal se adueñan de la acera y excluyen al peatón del espacio público. (Ver tabla 2.9)

Tabla 2. 9 Listado de Cooperativas de Mototaxis. Sector Plaza Venezuela

Fuente: Caracterización de Plaza Venezuela. Unidad de Acompañamiento Social de la oficina de patrimonio de PDVSA La Estancia

No.	Ubicación	Nombre del rótulo	Presidente Cooperativa	Rubro
1	Límite suroeste	Cooperativa 234	Johan Lozano	Mototaxi
2	Límite sureste	Abra Lin Express	Ulises Peña	Mototaxi
3	Límite suroeste	Dios es el Camino	Estevenson Ortegano	Mototaxi
4	Límite sureste	El Lobo 60 RL	Román Justiniano	Mototaxi
5	Límite sureste	Cooperativa Santa Barbara	Ricardo García	Mototaxi
6	Límite sureste	Cooperativa Plaza Express	Jimmy Molina	Mototaxi
7	Av. Las Acacias noroeste	Mototaxi La Previsora	Aliandro Molina	Mototaxi
8	Av. Las Acacias suroeste	Cooperativa Moto Caracas	Josue Flores	Mototaxi
9	Av. Las Acacias suroeste	Cooperativa La Nueva Estación	Oswaldo Díaz	Mototaxi
10	Límite suroeste	Mototaxi Activo 23	Hector Peña	Mototaxi
11	Límite sureste	Servi Moto	Jesús Flores / Anthony Flores	Mototaxi
12	Límite sureste	Mototaxi El Gran Tabernaculo	Omar Chacín	Mototaxi

Se debe mencionar que la anarquía característica de los motorizados no es caso omiso en Plaza Venezuela, en donde estas 12 cooperativas son parte importante del caos que se vive en los nodos viales.

Se planteó una reunión con los presidentes de las cooperativas, para ponerlo al tanto del proyecto de rehabilitación del espacio público, destacando la posibilidad de reubicarlos temporalmente al igual que las cooperativas de taxis. (Ver imagen 2.43)



Imagen2. 43 Cooperativa de Mototaxis

Fuente: Edición Propia.

El presente estudio del mobiliario existente en el sector de Plaza Venezuela, fue de ayuda para entender la imagen urbana y el funcionamiento del mobiliario; en donde se pudo ver que según el estado del mobiliario se puede calcular el deterioro del espacio, viendo así los puntos más afectados como los de prioridad para la propuesta. El mobiliario urbano tiene funciones más allá que únicamente estéticas, sino que también le dan vida a la ciudad y la convierte en más segura y comfortable para sus usuarios.

2.14. ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL

Así como un buen análisis urbano es necesario, el análisis social lo es aún más; esto se debe a que el trabajo del planificador tiene que estar ligado con la comunidad, siendo estos los principales afectados por las problemáticas del sector, son los que conocen las debilidades y conflictos en su entorno.

Tras el trabajo de campo y el apoyo de Unidad de Acompañamiento Social de la oficina de patrimonio de PDVSA La Estancia, se pudo llevar a cabo un esquema de actores; este esquema se

encuentra dividido en tres zonas con diferentes radios de influencia, en donde se clasificó los actores según el papel que representan dentro de cada sector.

La dinámica de Plaza Venezuela es definida por sus actores y las actividades que desenvuelven en su día a día, es por eso que este estudio buscó identificar todos los actores y posteriormente analizar el funcionamiento de sus relaciones, destacando la influencia de estas interacciones sobre la ciudad.

(Ver imagen 2.44)

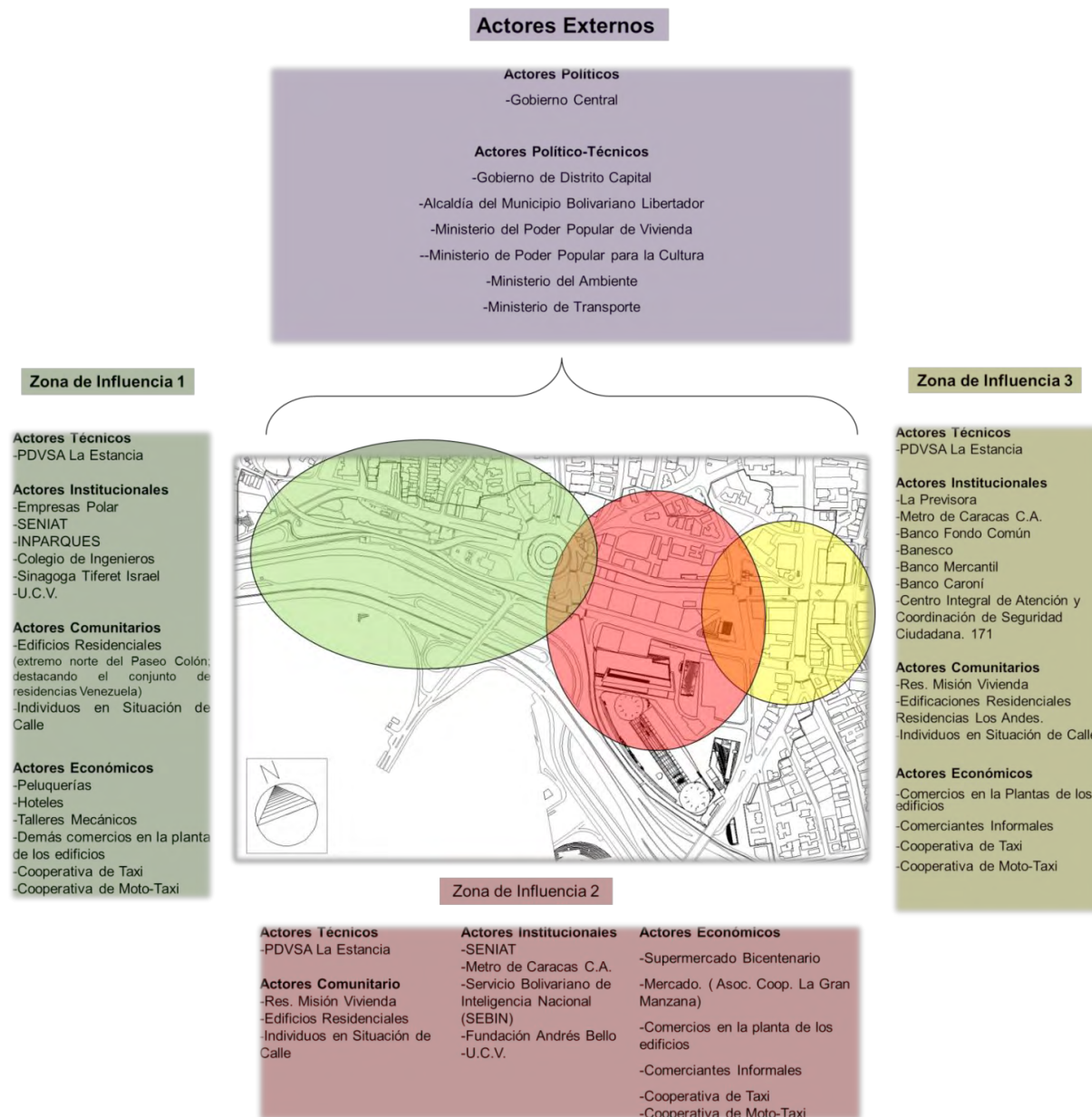


Imagen2. 44 Esquema de Actores

Fuente: Edición Propia.

El análisis de los actores que tienen influencia en el sector de Plaza Venezuela, dio como resultado la participación de actores Políticos, Político-Técnicos, Técnicos, Institucionales, Comunitarios y Económicos; los cuales le dan vida al sector y son responsables de la dinámica de Plaza Venezuela.

En primera instancia se deben considerar los actores que tienen una influencia en toda Plaza Venezuela; entre los cuales podemos encontrar al factor político a través del Gobierno Central, que se ve manifestado en el sector a través del Plan Caracas Socialista, trabajando de la mano con la Alcaldía del Municipio Bolivariano del Libertador; esta alcaldía es la que posee jurisdicción sobre la planificación urbana del sector, destacando su actual labor en la construcción de la ciclovía que busca adentrarse en Plaza Venezuela.

Entre los demás entes de influencia externa, se puede mencionar la oficina de planificación del Gobierno del Distrito Capital (GDC) con sus labores de rehabilitación; el Ministerio del Poder Popular para la Vivienda, con la construcción de los edificios de Misión Vivienda; el Ministerio del Poder Popular para la Cultura, trabajando en conjunto con PDVSA La Estancia para realzar el valor patrimonial de la ciudad; el Ministerio del Ambiente, a través del proyecto de Saneamiento del Rio Guaire y el Ministerio de Transporte, para el estudio de los conflictos vehiculares, principalmente en la redoma de la fuente de Plaza Venezuela.

Cabe destacar que el actor técnico que es PDVSA La Estancia no fue comprendido en este grupo de actores externos, debido a que su labor afecta de modo diferente las tres zonas a desarrollar, en cambio la influencia de los actores mencionados anteriormente influyen de modo general en la dinámica urbana.

Para lograr un análisis más desglosado, se plantearon las tres zonas de influencia de los actores, en donde se pudo apreciar lo siguiente:

- Zona de Influencia 1 (Color Verde)

Esta zona de influencia abarca el área comprendida por el Paseo Colón, desde la entrada al Parque Los Caobos, hasta la redoma de la fuente de Plaza Venezuela. Se pudo apreciar la presencia de actores técnicos, institucionales, comunitarios y económicos, en donde cada uno cumple un papel específico dentro del radio de influencia.

Como actor técnico se encuentra PDVSA La Estancia, con su proyecto de rehabilitación del Paseo Colón y sus áreas de injerencia, continuando sus labores de recuperar la ciudad.

Luego se encuentran los actores institucionales representados por las torres de oficinas, uso característico de los alrededores de la fuente de Plaza Venezuela; sus empleados hacen el recorrido desde las estaciones de metro para el inicio de la jornada laboral y para su culminación, a lo que alegan que prefieren trasladarse con transporte público o vehículo particular a causa de la inseguridad del sector.

Los actores comunitarios en menor cantidad, representados por los residentes del sector, emplazados en el tramo norte del Paseo Colón, cabe destacar que en las inmediaciones de la entrada al Parque Los Caobos aparece un actor comunitario colocado generalmente en último plano, pero que en este estudio se le dará especial atención; este actor son los individuos en situación de calle resididos abajo del elevado que conecta el Paseo Colón con la Ave. Casanova.

Por último se encuentra la presencia de los actores comerciales responsables de darle vida a este tramo, sin embargo estos plantean usos que incitan a generar actividades adentro de la estructura en lugar de proyectarse hacia el espacio público, situación que se justifica por la inseguridad latente en esta zona de influencia; el único elemento que le da dinamismo a la calle en esta zona además del paso de los vehículos, son las cooperativas de Taxis y Mototaxis que hacen vida en sus calzadas y aceras, los cuales muestran la misma preocupación que los residentes con relación al tema de la inseguridad.

- Zona de Influencia 2 (Color Rojo)

Esta zona de influencia abarca el área comprendida a lo largo de La Gran Avenida, desde la redoma de la fuente de Plaza Venezuela hasta la parada de Metrobús ubicada frente las instalaciones del SEBIN. Se pudo apreciar la presencia de actores técnicos, comunitarios, institucionales y económicos, haciendo vida en el sector y generando cambios en la dinámica.

Como actor técnico se encuentra PDVSA La Estancia con sus planteamientos de rehabilitación del mercado al lado de la estación del metro y la reubicación de las paradas de autobuses, taxis y mototaxis que se extienden a lo largo del tramo, ocasionando congestión en las vías.

Luego está la participación de los actores comunitarios a través de los edificios residenciales que le dan borde a la avenida, estos presentan problemas a la hora de movilizarse de las estaciones de metro hasta sus hogares debido a la poca calidad urbana

caracterizada por el caos del sector, limitando su estadía en el espacio público a ciertas horas bien sea por las horas picos, que dificultan la movilización, o la inseguridad intensificada por los problemas de iluminación. Otro elemento destacado con los actores comunitarios, es la existencia de individuos en situación de calle, que pernotan en los laterales de la barrera de las instalaciones del SEBIN y en la parte posterior de la parada de Metrobús, factor que aumenta la sensación de inseguridad de sus residentes y transeúntes.

Los actores institucionales juegan un papel más pasivo en la zona, en donde su contacto directo es exclusivamente en horario laboral, en donde al término de la jornada laboral buscan desesperadamente salir de Plaza Venezuela buscando refugio en el BSG o en las estaciones de metro; destacando este último como una institución de gran influencia para el sector, el Metro de Caracas C.A. presenta labores fundamentales para la movilidad y funcionamiento de la dinámica de Plaza Venezuela. Entre los actores Institucionales que influyen en la zona 2, se debe prestar especial atención a la UCV y la Fundación Andrés Bello, quienes manejan el diseño de la Zona Rental, elemento que con su culminación podría generar un impacto significativo en la dinámica de Plaza Venezuela. Finalmente se debe hacer énfasis en el papel que cumple el Servicio Bolivariano de Inteligencia Nacional (SEBIN), siendo el actor más conflictivo dentro de la poligonal, en donde su presencia crea una división de la Zona 2; el SEBIN aun siendo un ente de seguridad, no se explica cómo la Gran Avenida estando a su costado, presenta el mayor nivel de inseguridad y problemáticas de Plaza Venezuela, incluyendo sus labores de amedrentamiento hacia cualquier “sospechoso” que rodee la zona de seguridad, que en su mayoría resultan ser turistas atraídos por el renombre que aún mantiene la redoma de la fuente. Este actor es de cuidado, y la comunicación con sus representantes es de vital importancia para la factibilidad de la propuesta.

Con relación a los actores Económicos, su participación en la dinámica es más notoria que en la zona 1, en donde se cuenta con la presencia del Supermercado Bicentenario, manejando un flujo constante de usuario en dirección Zona Rental. Otro elemento comercial presente, viene a ser los establecimiento en la planta de los edificios que bien no activan el espacio público, crean un recorrido en donde el peatón adquiere algunos puntos de fuga para el caos de la avenida; destacando la locación poco estética del mercado alojado al lado de la estación de metro “Asoc. Coop. La Gran Manzana” que se

convierte en parte del problema en lugar de una solución, es por ello que su parcela presenta un alto potencial para la propuesta. Sumando a esta problemática la presencia de economía informal y la anarquía de las cooperativas de taxis y mototaxis, tanto la calzada como la acera dejan de pertenecerle al peatón y se incrementa la sensación de inseguridad.

- Zona de Influencia 3 (Color Amarillo)

Esta zona de influencia abarca el tramo faltante de la Gran Avenida, que se intersecta con la Ave. Las Acacias, tomando parte del BSG y las estructuras de Misión Vivienda al sur de la Poligonal. Se pudo apreciar actores técnicos, institucionales, comunitarios y económicos; siendo estos el principal detonante para la formulación del proyecto de la conexión del bulevar hasta el Parque Los Caobos.

Como actor técnico se encuentra PDVSA La Estancia desarrollando en proyecto de prolongación del BSG, abordado en el presente estudio; se busca mantener este eje peatonal para actuar como columna vertebral de la propuesta, dando soluciones a las problemáticas del sector y sus áreas de injerencia.

Luego están los actores institucionales, los cuales generan una dinámica movida sobre la Ave. Las Acacias, tanto peatonal como vehicularmente; nuevamente viene a resaltar la institución Metro de Caracas C.A. siendo clave para la movilización subterránea y superficial; de igual forma La Previsora, genera un flujo significativo que le da uso a estos servicios, destacando su especial interés en la colocación de mobiliario en la acera de su fachada principal, tema que se abordará en la propuesta. Un elemento a destacar es la presencia del área de seguridad emplazada en el BSG, bajo la supervisión del Centro Integral de Atención y Coordinación de Seguridad Ciudadana 171; esta institución ocupa parte de la calzada de la Ave. Las Acacias, frente La Previsora, para el aparcamiento de sus vehículos de seguridad que en parte es causante del congestionamiento en el tramo.

Entre los actores comunitarios se puede hacer mención a las edificaciones de Misión Vivienda al Sur de la poligonal y las residencia estudiantil Los Andes; ambos presentando una población que requiere de un espacio para el peatón donde no figure el vehículo, esto relacionado a la falta de integración de los espacios recreativos de Plaza Venezuela, destacando que el BSG no puede abastecer su demanda y la de Plaza Venezuela al mismo tiempo, evidenciando la necesidad de rehabilitar los espacios adyacentes de la Gran Avenida. Un elemento que se repite en la Zona 3, viene a ser el de individuos en situación

de calle, en este caso ubicados en el tramo de la Ave. Solano hasta la Plaza donde se encuentra el busto de Cipriano Castro en la fachada posterior de La Previsora.

Finalmente por parte de los actores Económicos, se puede decir que son los encargados de la transición del BSG hacia la Gran Avenida, sin embargo se repite el comportamiento de la Zona 1, en donde el uso se adentra en la planta de las edificaciones sin producir algún cambio en la dinámica del espacio público; es por ello que aparece los comerciantes informales para apoderarse de la acera y tratar de cumplir esta función, cosa que no logra debido a la interacción anárquica entre las cooperativas de taxis y mototaxis que se extienden a lo largo del tramo Este de la Ave. Las Acacias, y ambos lados de la Gran Avenida.

Tras el análisis de las tres zonas se puede mencionar que los actores mantienen una percepción de inseguridad a causa de una mala iluminación y falta de actividades que motiven el dinamismo del espacio público. El actor económico atrae sus actividades adentro de la estructura y no logra proyectarse hacia la calle, de igual forma el espacio urbano se encuentra deteriorado por la falta de pertenencia de los actores que hacen vida en Plaza Venezuela, razón por la que se sufre el abandono del espacio público y la anarquía proyectada por parte de las cooperativas de taxis y mototaxis.

Se requiere de la elaboración de un proyecto que revalorice la Gran Avenida y la llene de vida, combinado de un trabajo de gestión para recuperar a los transeúntes y lograr mejorar la calidad de vida en Plaza Venezuela.

2.15. ESTUDIO DE PROBLEMÁTICAS DEL SECTOR

Este es el análisis resultado del diagnóstico de la zona de estudio, en donde se busca identificar puntualmente las problemáticas que afectan el sector; materializando problemas físicos y sociales, con la finalidad de plantear una propuesta que le den solución. (Ver imagen 2.45)

Entre las problemáticas identificadas se encuentran:

1. Ciudadanos en situación de calle

Como se mencionó anteriormente, a lo largo del sector se encuentran individuos de situación de calle, que deterioran el espacio urbano y son parte de la percepción de inseguridad del peatón. Se requiere hacer contacto con las unidades competentes para brindarles ayuda a estas personas y mejorar su calidad de vida.

2. Economía informal

Este elemento es común a lo largo de la ciudad, siendo una fuente de empleo no consolidada que no paga impuestos y deteriora el espacio urbano; algunos de los individuos que se prestan para esta actividad, se encontraban ubicados en lo que era anteriormente el BSG, siendo el problema que más daño le hacía al bulevar. En pro de buscar un nivel de éxito como el del BSG o superior, se deben tomar acciones contra este elemento, para evitar su propagación, a través del trabajo social crear una conciencia de uso de los espacios y proponer un modelo de gestión sostenible en el tiempo.

3. Venta de estupefacientes

Este problema se va intensificando con el pasar del tiempo, que se va aprovechando de la soledad en el espacio público a causa de una falta de actividades nocturnas y un mal sistema de iluminación, que le permite desarrollarse con total confianza. Uno de los principales puntos de venta se encuentra irónicamente en el tramo lateral a las instalaciones del SEBIN, en la acera Sur de la Gran Avenida. Siendo un mal que ataña a la sociedad cada vez más grande, se debe rehabilitar el sector de Plaza Venezuela para eliminar o en su defecto minimizar la intensidad de esta problemática.

4. Actos lascivos

Al igual que el punto anterior, las malas condiciones del espacio resultan propicias para su aparición, sin embargo estos elementos que atentan contra la moral y lo socialmente correcto, solo pueden ser corregidos a través de un espacio activo y lleno de vida.

5. Robos

La inseguridad es un mal presente en toda Venezuela, en donde ningún lugar es seguro; sin embargo, la respuesta ante esto viene enfocada a la aplicación de políticas públicas, comprendido en un modelo de gestión capaz de hacer una propuesta sostenible en el tiempo. Se busca recuperar el espacio público para que el caraqueño se sienta seguro y en confort, es por ello que las campañas de culturización no pueden hacer falta y el apoyo de las autoridades mucho menos.

6. Enfrentamientos armados

Este elemento va de la mano con la inseguridad, sin embargo la Gran Avenida se ha convertido en un espacio propicio para encuentro entre bandas, e incluso en ocasiones enfrentamientos entre los funcionarios del SEBIN contra los delincuentes. Este hecho

afianza la percepción de los residentes de que es un espacio inseguro y prefieren estar encerrados en una cúpula desde sus hogares.

7. Estacionamiento de vehículos

El congestionamiento de estas vialidades principalmente se debe a la anarquía de los vehículos que la transitan, es por ello que se requiere del uso de políticas públicas más estrictas que permitan el funcionamiento de la movilidad. Principalmente se ocupan las aceras por motorizados y vehículos en ocasiones, deteriorando así el espacio urbano; de igual forma la mala planificación de la ubicación de las paradas de taxis y mototaxis generan confusión e intensifica la anarquía.

8. Abandono de los espacios (Bordes urbanos sin uso)

La inseguridad y el deterioro de los espacios, trae como consecuencia un escepticismo por parte de la población, que origina un abandono del espacio público; poco a poco el vehículo se sigue adueñando de la calle y el peatón huye a otros sectores de la ciudad.

9. Bote de desechos

Este elemento se ve reflejado en varios puntos a lo largo del sector; la principal debilidad ante esta problemática es la cultura y el hábito, en donde las personas y los comercios se acostumbran a botar los desechos donde quieren, lo que dificulta el trabajo de recolección.

10. Carga y descarga de mercancía

Es una problemática que se da principalmente en la Ave. Las Acacias, esta situación ocasiona congestión en ese tramo vial. Se debe tomar en consideración aplicar de forma más estricta políticas públicas, que se encarguen de solventar esta situación.

11. Conflictos vehículo/peatón

Esta problemática hace referencia al estudio de nodos realizado anteriormente (Ver Capítulo 2. Punto 12); en donde el peatón es expulsado del espacio público y el protagonismo es del vehículo.

12. Desintegración de usos de las parcelas y paradas vacantes

La existencia de usos poco atractivos que no se integran entre sí, generan una dinámica confusa en donde la rutina marca el día a día, la calle no se trata como espacio recreativo sino como una ruta para cumplir la jornada laboral. El predominio del uso comercial, que no responde a lo que sucede en la Gran Avenida, y un uso de oficina que encierra a los

ciudadanos y no le permite interrelacionar con el espacio público (cabe destacar que esta interacción no se da también en medida, por la falta de un espacio de calidad).

13. Deterioro de los espacios patrimoniales

Una conducta que se repite por toda Venezuela, razón por la que PDVSA La Estancia lucha para recuperar el valor histórico de las edificaciones y espacios públicos. En la poligonal de estudio se presenta una variedad de estructuras de valor patrimonial que se están recuperando, de igual forma se debe destacar el espacio de “La estación de servicios Los Caobos”, que debe ser retomada debido a su importancia en la historia.

14. Carencia de un sistema de espacios interconectados

Al no encontrarse integrados los espacios, no existe un recorrido que atraiga a los peatones; de igual forma se muestran espacios poco circulados que se transforman en espacios abandonados que propician al aumento de la inseguridad. Se requiere de integrar los espacios a través de la propuesta urbana.

15. Congestión Vehicular (Este-Oeste)

La congestión de la Gran Avenida sentido Este-Oeste, se debe principalmente a flujo tan alto de vehículos, sin embargo esto es gracias a la anarquía existente en el sector; tanto vehículos particulares, como las cooperativas de taxis y mototaxis, utilizan la calzada a su gusto, dificultando la movilidad tanto del peatón como del conductor.

16. Bajo flujo vehicular (Oeste-Este)

A diferencia del sentido Este-Oeste, el flujo vehicular sentido Oeste-Este resulta una conducta totalmente opuesta, en donde su diseño estructural permite un flujo mayor sin embargo la dinámica del sector no requiere ese uso; el principal flujo en sentido Oeste-Este se da en el tramo de la Ave. Casanova.

17. Carencia de mobiliario urbano

Plaza Venezuela tiene una variedad de mobiliario que en su mayoría se encuentran en funcionamiento, este punto se desarrolló anteriormente (Ver Capítulo 2. Punto 13). La problemática en este sentido, es que el mobiliario existente ya no aporta nada para la dinámica del espacio público; se puede decir que se requiere de una actualización y/o modernización del mobiliario urbano, en busca de darle vida a espacio y crear así un recorrido grato para el peatón.

18. Carencia de sentido de pertenencia (poco uso residencial)

Este punto hace referencia a la falta de cariño de la población residente hacia su espacio urbano; esto se debe a que no existe tal espacio, que merezca la valoración de los peatones sino todo lo contrario, al formalizar un espacio urbano de calidad en equilibrio con sus actividades, que cree una mejor calidad de vida, se obtendrá ese sentido de pertenencia que se está buscando para la propuesta.

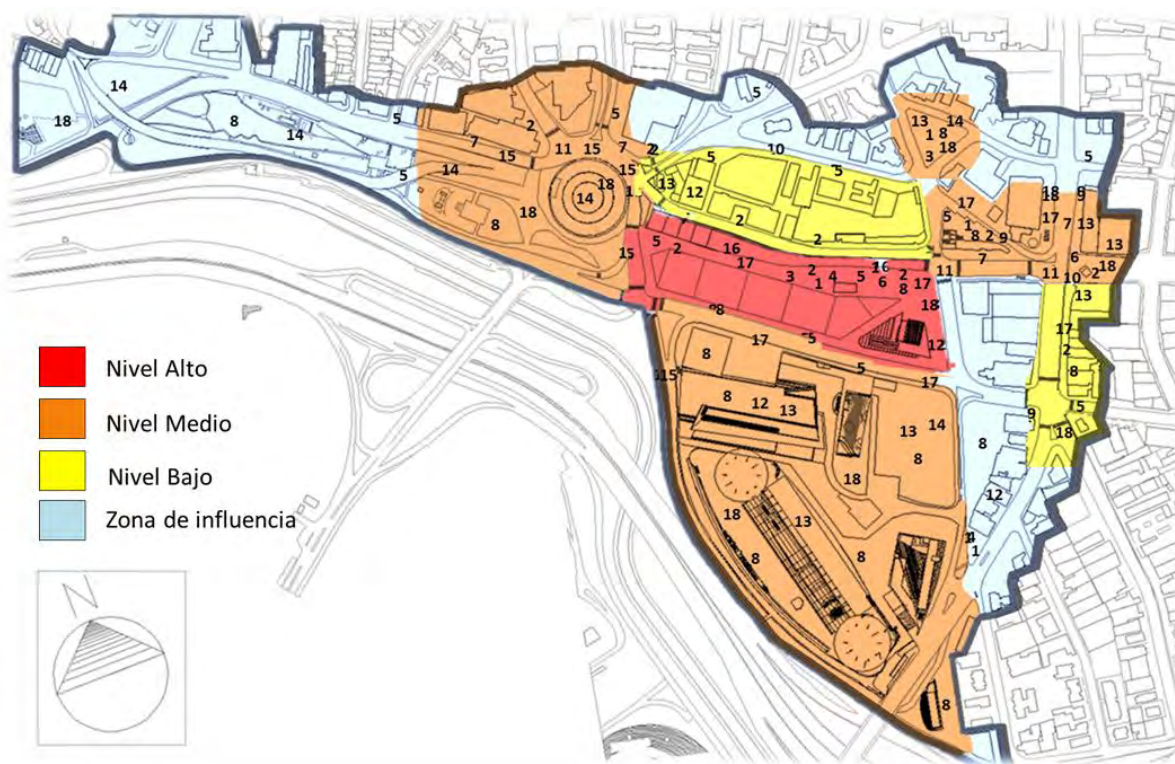


Imagen2. 45 Plano de Problemáticas

Fuente: Edición Propia.

Tras la identificación de las problemáticas y ubicarlas espacialmente, surge un solapamiento de estas que crean un ambiente de conflicto; para poder estudiar estos solapamientos, se formularon 12 micro-zonas, las cuales se catalogan según el nivel de gravedad de las problemáticas que influyen sobre ella, siendo el color rojo la zona con más alto nivel de problemas.

Las micro-zonas identificadas con el color azul se refieren a las “zonas de influencia”, que pueden que estén expuestas a niveles muy bajos de problemas e incluso a ninguno, sin embargo de no darle solución a las problemáticas latentes en su contexto, corren el riesgo de incrementar de nivel paulatinamente.

CAPÍTULO III

PROPUESTA Y LINEAMIENTOS DE DESARROLLO

3.1. CONCEPTO GENERADOR

Tras la elaboración del diagnóstico y generar un estudio de problemáticas, se da a conocer la realidad del sector destacando sus virtudes y carencias; al tener conocimiento de esto se deben reiterar los objetivos planteados, entre los cuales se encuentran “dar solución a los problemas latentes dentro de la zona de estudio”, es por ello que se ve la necesidad de plantear una propuesta urbana capaz de solventar en su totalidad o por lo menos minimizarlas.

Por medio de los conocimientos que debe manejar un urbanista, se vio que el punto de partida para la propuesta era claramente el “Plano de Problemáticas” (Ver imagen 2.44), el cual posteriormente se someterá a un análisis con el resto de la planimetría trabajada anteriormente; de este modo la propuesta se argumentará a través de un sustento cuantificable, basado en las reflexiones del Capítulo II.

En función a los datos obtenidos se plantea una propuesta integradora, con una nueva dinámica llena de vida y actividades que refuercen el valor urbano de la zona. Se busca cambiar el carácter de “paso” del sector, donde el vehículo es el protagonista y que al caer la noche el espacio se convierte en un punto muerto de la ciudad, donde la inseguridad y un sin fin de actos ilícitos se desarrollan en anarquía.

En su lugar se busca regresarle al peatón una parte de la ciudad, en donde los ideales de la sostenibilidad salgan a relucir y se motive al caraqueño a caminar en su Caracas. Para dar inicio al estudio, nos guiaremos por el mayor referente de espacio público en el Municipio el Libertador, donde se desarrollaron estos ideales y se obtuvieron resultados inimaginables, el cual no es otro más que el Bulevar de Sabana Grande, siendo el motivador principal para la rehabilitación de Plaza Venezuela mostrando que “Sí es posible” y que una buena planificación obtiene buenos resultados.

En función a esto, la propuesta integradora se ve anclada a la prolongación del BSG hasta la redoma de la fuente de Plaza Venezuela y posteriormente hasta el Parque Los Caobos, acción la cual actuará de columna vertebral de todo el Concepto Generador. (Ver imagen 3.1)

El Concepto Generador es el estudio previo a la realización de la propuesta, en donde se plasman las ideas del planificador en una forma esquemática que permite sectorizar la poligonal de estudio en función al comportamiento que se desea; es por ello que este análisis se encuentra

sujeto a modificaciones, en caso de desarrollar los lineamientos con mayor lujo de detalles, se pueda divisar una mejor línea de acción o un cambio de escala.

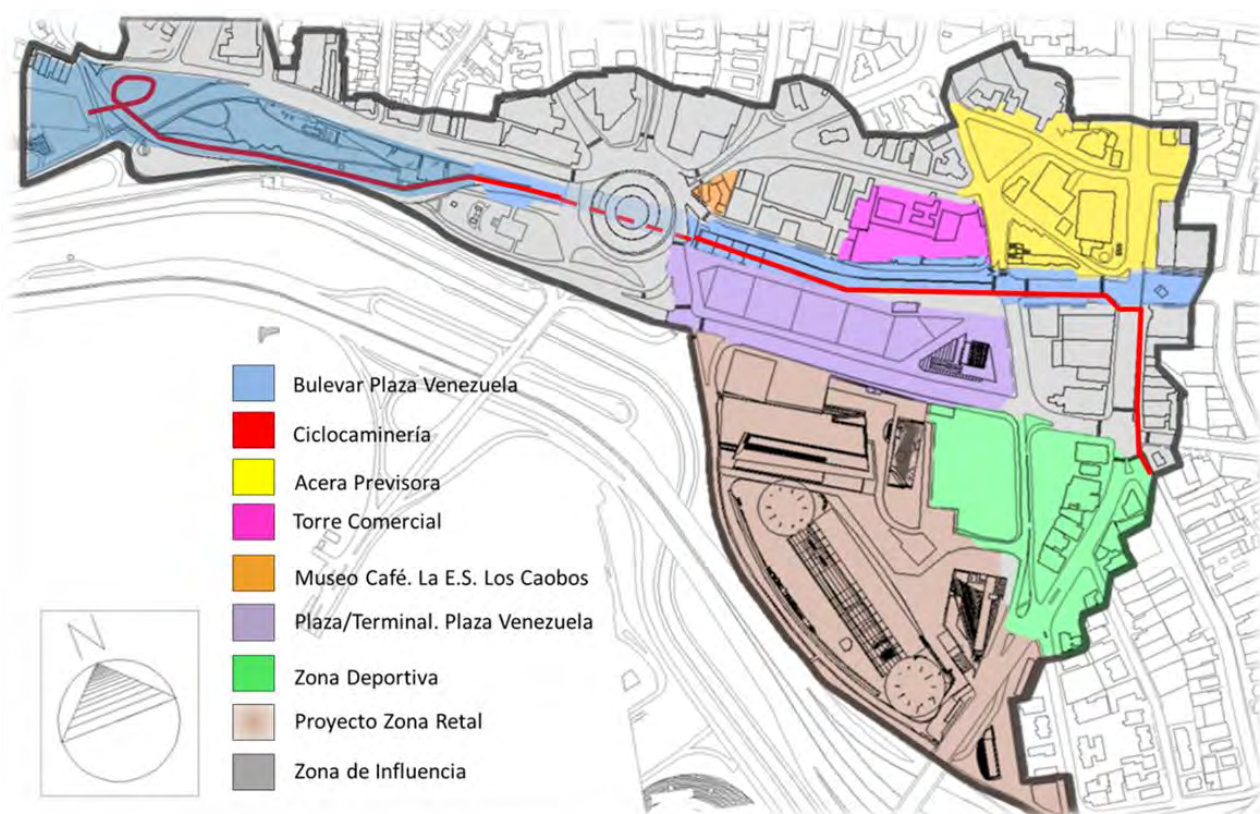


Imagen3. 1 Concepto Generador

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

En el concepto generador se identificaron 8 áreas con potencial, en donde cada una se desarrollaría como una sub-propuestas; las cuales se caracterizan por sus distintas visiones, que a su vez poseen el mismo lenguaje y se guían por los lineamientos desarrollados en el BSG.

Las sub-propuestas son demarcadas por manchas que cambiarán sus dimensiones a la hora de profundizar en cada una de ellas; para ser más dinámico el proceso de diseño de los sub-sectores, a cada uno se le asignó un nombre de proyecto, en donde se describe el nuevo carácter que busca abordar.

- Bulevar Plaza Venezuela.
- Ciclocaminería.
- Acera Previsora.

- Torre Comercial.
- Museo Café. La Estación de Servicio Los Caobos.
- Plaza/Terminal. Plaza Venezuela.
- Zona Deportiva.
- Proyecto Zona Rental.

Antes de abordar las 8 sub-propuestas a detalle, se debe argumentar la imagen urbana deseada a través de análisis que den respuesta a las inquietudes identificadas en el diagnóstico.

3.2. ESTUDIO DE ACTUACIONES

Para llevar a cabo la propuesta, se deben estimar las actuaciones relacionadas con cada una de las 8 sub-propuestas, con la finalidad de entender sus dimensiones y poder ubicarla dentro de la poligonal de estudio para apreciar cómo se relaciona con su contexto. (Ver imagen 3.2.)

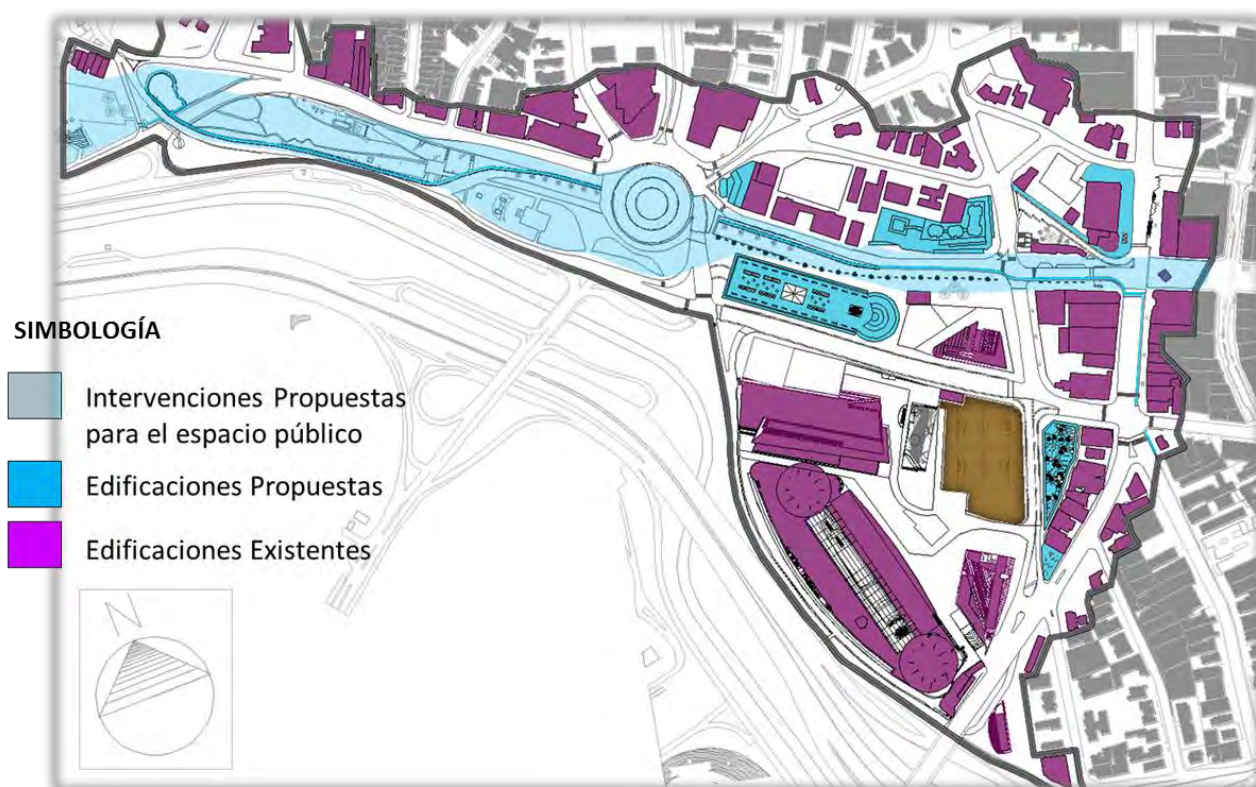


Imagen3. 2 Plano de Actuaciones Propuestas

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

La finalidad de este plano, es resaltar las principales intervenciones, obviando la conexión peatonal desde el BSG hasta la fuente, debido a conceptos de expresión; ya que se busca destacar las edificaciones a proponer, los espacios públicos rehabilitados y el eje conector de la Ciclocaminería. Esta imagen refleja la primera impresión del proyecto con las dimensiones deseadas, sin embargo más adelante se profundizará cada sub-propuesta; es por eso que su verdadera función es la de abordar en el tema al lector y permitir un mejor entendimiento en los siguientes puntos del capítulo.

3.3. ESTUDIO DE LLENOS Y VACIOS. PROPUESTA

El tratamiento de llenos y vacíos en la propuesta fue sutil, en donde se le dio uso a los espacios vacantes como los terrenos adyacentes a los estacionamientos del SEBIN (Sub-Propuesta N°6. Ver Capítulo 3. Punto 3.9) y el terreno ubicado en la parte Sur de la poligonal, atrás de los edificios de Misión Vivienda (Sub-Propuesta N° 7. Ver Capítulo 3. Punto 9).

Con respecto a las intervenciones en la parte Norte de la Gran Avenida, se utilizan espacios ya construidos para su rehabilitación o reutilización con el planteamiento de nuevas edificaciones; con respecto a estas nuevas edificaciones propuestas, mantienen la morfología característica de la parte central del sector, de grandes manzanas con edificios que juegan con el tamaño de las parcelas.

Aún sigue predominado la presencia de espacios verdes y vialidad, con diferencia a que en la propuesta se plantea una disminución de la vialidad para el mejor aprovechamiento de los espacios peatonales. (Ver imagen 3.3.)

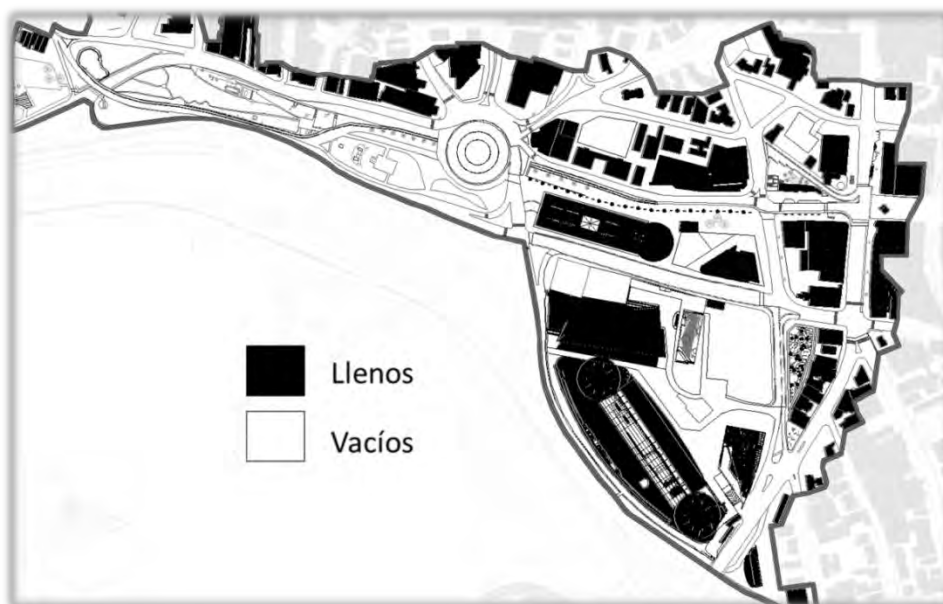


Imagen3. 3 Plano Figura Fondo. Llenos y Vacíos. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

3.4. ESTUDIO DE USOS DE LAS PARCELAS. PROPUESTA

Este estudio permite ver cómo se desarrollarían las actividades en función a los usos; se busca con la propuesta intensificar el dinamismo de la Gran Avenida con actividades atractivas para el peatón; es por eso que se desarrollará el uso comercial en ambos tramos de la avenida, reforzando los elementos patrimoniales y creando un recorrido.

Cabe destacar que el uso recreativo y deportivo, se ve implementado en la parte Sur de la poligonal junto las residencias de Misión Vivienda, integrándolo con el elemento de la Ciclocaminería, que junto con la nueva conexión peatonal desde el BSG hasta la fuente atraviesa la zona de estudio, creando una intensidad de este uso que se extiende hasta el acceso del Parque Los Caobos. (Ver imagen 3.4)



Imagen3. 4 Plano Figura Fondo. Llenos y Vacíos. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

3.5. ESTUDIO DE USOS DE ALTURA DE LAS EDIFICACIONES. PROPUESTA

Una parte importante de la propuesta, viene a ser las alturas de las edificaciones debido al papel que juegan las visuales; el sector de la fuente de Plaza Venezuela siendo uno de los hitos más importantes de Caracas, no puede ser apreciada por los peatones, sino que su belleza es exclusiva para las altas torres de oficina que le dan borde; en vista de esta debilidad, se busca aprovechar las zonas blandas que rodean a la fuente para proponer puntos de mediana altura en donde los peatones puedan acceder con facilidad y tener esas visuales que muestran la majestuosidad de ese nodo vial. Los miradores propuestos tienen otras funciones además de sus visuales, sino que también resultan espacios públicos que se comunican con la dinámica peatonal existente en la acera. (Ver imagen 3.5.)

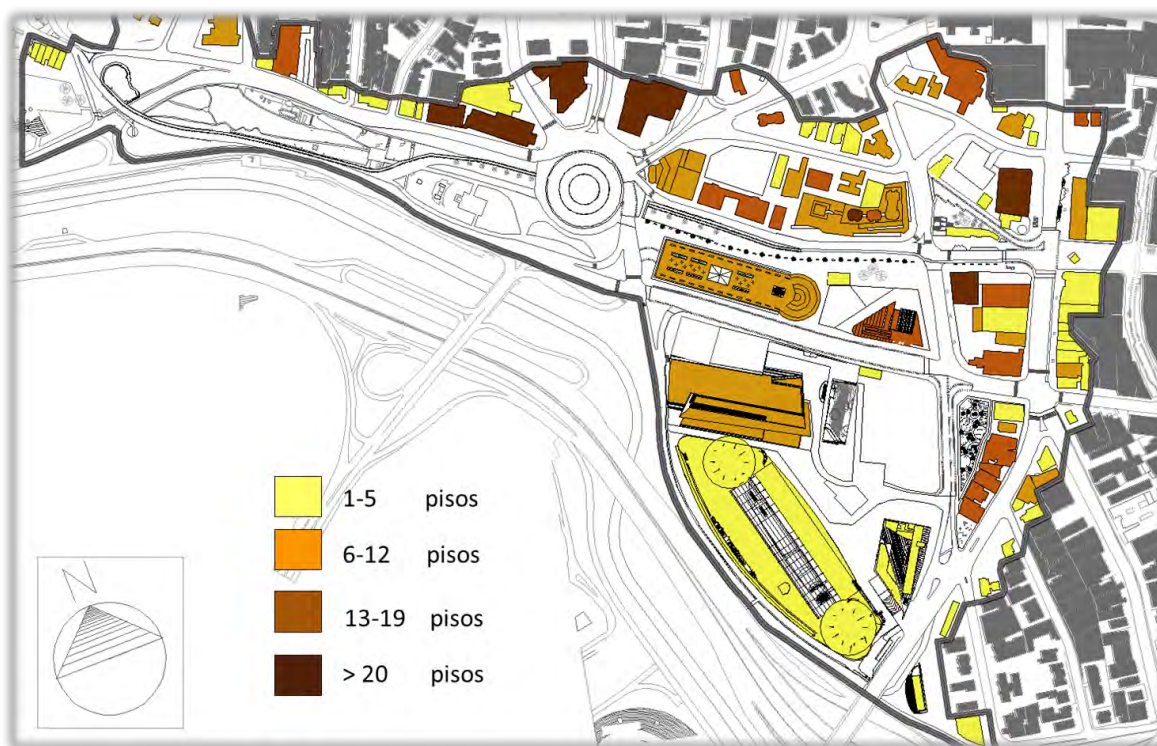


Imagen3. 5 Plano Figura Fondo. Llenos y Vacíos. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

3.6. ESTUDIO DE ESPACIOS RECREATIVOS Y DEPORTIVOS. PROPUESTA

La necesidad de una integración del espacio público se ve reflejado en la anarquía e inseguridad característica del sector; es por ello que se plantea la elaboración de un sistema de espacios verdes que formulen un recorrido para los transeúntes. (Ver imagen 3.6.)

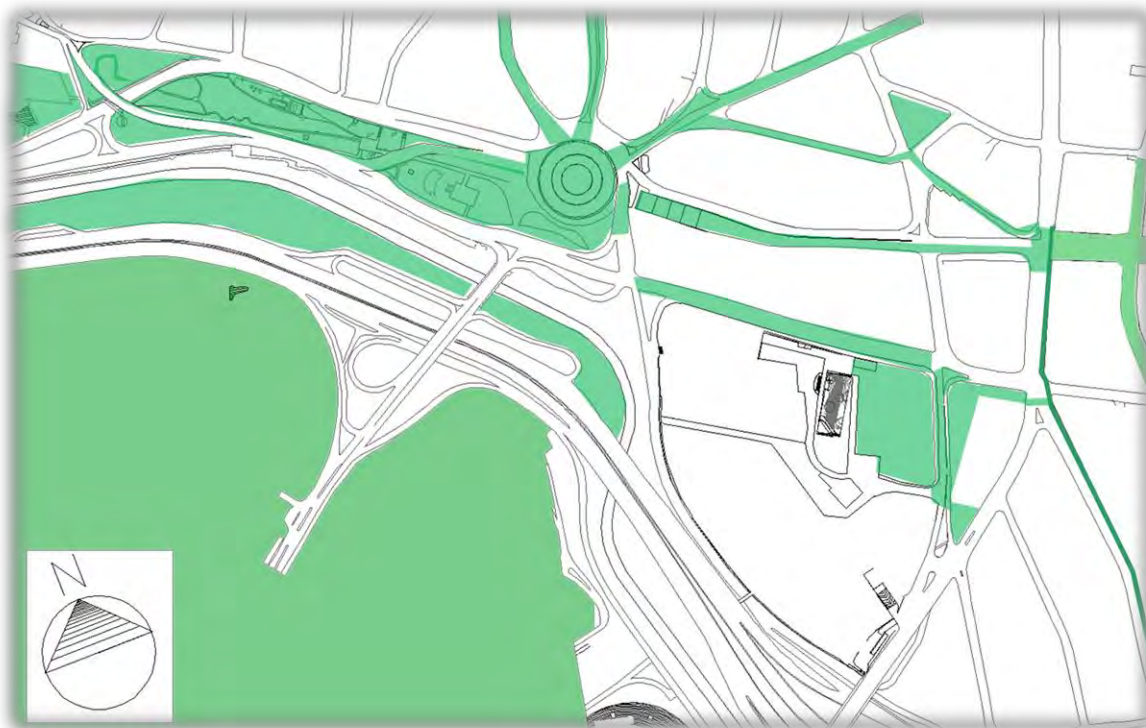


Imagen3. 6 Sistema de espacios Recreativos y Deportivos. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

La rehabilitación de los espacios destinados para el peatón, combinado con la incorporación de secciones de la vialidad colocadas a nivel de la acera, permiten recuperar el protagonismo de la persona sobre el vehículo, destacando la importancia de un trabajo paisajístico capaz de resaltar la calidad urbana que se propone; no únicamente a nivel estético sino a nivel funcional, incorporando el ciclista a Plaza Venezuela apoyado por la nueva tendencia que está viviendo la ciudad. (Ver imagen 3.7.)



Imagen3. 7 Plano de espacios Recreativos y Deportivos. Propuesta

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

3.7. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y JERARQUÍA VIAL. PROPUESTA

Según la información recopilada por medio del diagnóstico, principalmente por el estudio de movilidad y jerarquía vial existente para el 2014 (Capítulo 2. Punto 11) y el análisis de nodos y conteos (Capítulo 2. Punto 12); fueron la base para la formulación de la propuesta a nivel vial, destacando la trayectoria de este sector, bombardeado de antecedentes de estudios viales, razón por la que se requirió de una revisión exhaustiva de los proyectos más actualizados para solaparlos con la información de nuestro diagnóstico. Una vez llevado a cabo, se produjo un análisis del sector basado en su demanda de vehículos y peatones cuantificada, relacionándolo con el funcionamiento de las vías y su verdadero uso en la actualidad; lo que fue de gran ayuda para dar una propuesta capaz de solventar las necesidades de la comunidad y de este modo mitigar sus problemáticas.

Por ende se llevó a cabo una propuesta que involucra principalmente al peatón, aprovechando el canal de la Gran Avenida con sentido Oeste-Este que atraviesa la redoma de la fuente por un

subnivel, planteando su cierre con la finalidad de brindar mayor espacio al transeúnte y de este modo darle respuesta a las nuevas actividades propuestas.

Como consecuencia de esta acción, el flujo vehicular sentido Oeste-Este se canaliza en la Ave. Casanova (Imagen 3.8. Punto 13), comportamiento que ya se evidencia en el sector.

Con respecto al flujo vehicular sentido Este-Oeste, se mantendría en el tramo Norte de la Gran Avenida; la preocupación de canalizar los flujos en esta vía, recae en el posible congestionamiento a causa de un efecto de embudo que remata en el caos de la redoma de la fuente, a lo que se le da las siguientes respuestas:

- El tramo de la Gran Avenida donde se da la integración con la redoma de la fuente, en la actualidad actúa en forma de embudo por la implementación de sus canales laterales para uso de estacionamiento, lo que genera congestionamiento y un punto de conflicto vehículo-peatón.
- En la redoma de la fuente en ocasiones se da un congestionamiento a causa de la anarquía de sus usuarios, en donde se destaca la participación de las cooperativas de Taxis y Mototaxis, intensificados por los vehículos particulares que se estacionan en las adyacencias; para minimizar este conflicto, se requiere tomar medidas similares a las tomadas en el BSG, en donde las cooperativas son reubicadas en las calles aledañas; de igual forma la prohibición de uso de la calzada como estacionamiento de vehículos particulares, destacando que las edificaciones que le dan borde a la fuente cuentan con sus propios estacionamientos, lo que no justifica el aparcamiento en la calzada.
- Existe una demanda de mobiliario urbano para las paradas de autobuses, sin embargo estas ya existe, la acción que se debe tomar es analizar las de mayor afluencia encontradas en las adyacencias de la torre polar, para definir si se requiere el planteamiento de una bahía de acceso para las unidades de autobuses, con el fin de no ocasionar congestionamiento.
- Un factor fundamental para el manejo de este espacio, es la aplicación de políticas públicas que normen su funcionamiento y amonesten el incumplimiento de las leyes.

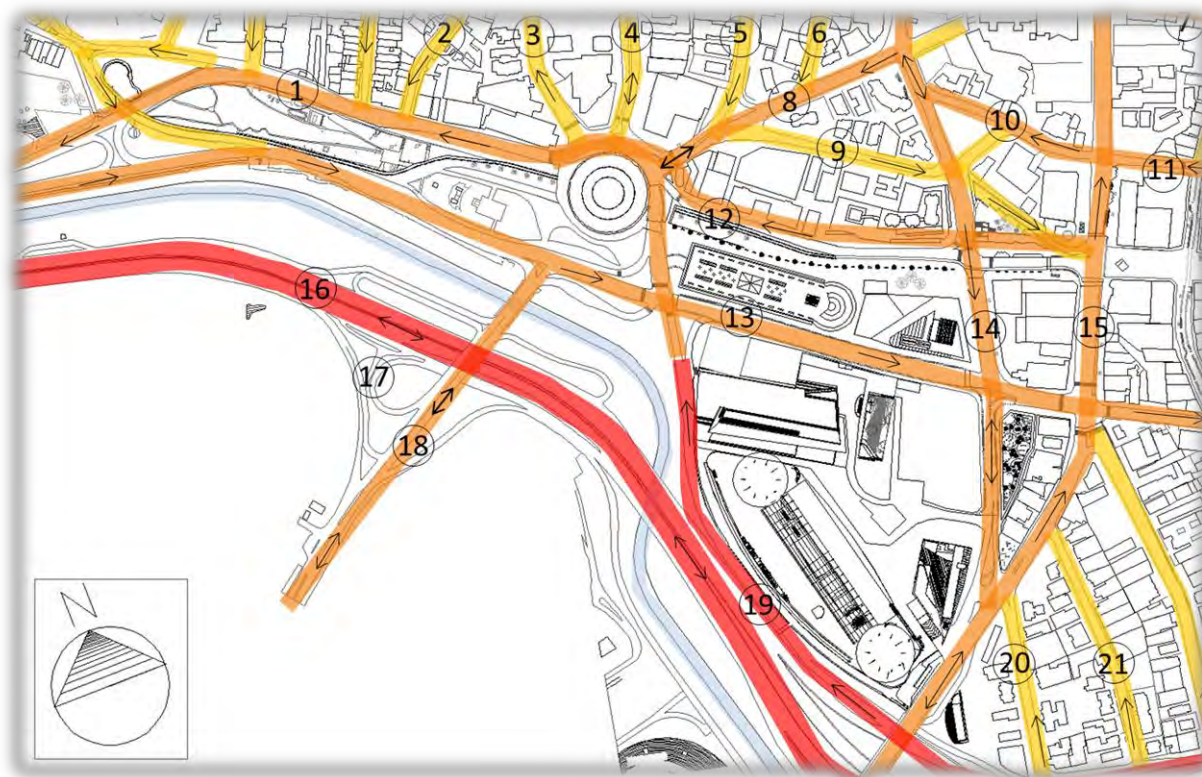


Imagen3. 8 Plano de Movilidad y Jerarquía Vial. Propuesta

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

3.8. ESTUDIO DE MOBILIARIO URBANO. PROPUESTA

En su mayoría el mobiliario existente se encuentra en un estado recuperable, en donde la propuesta busca rehabilitar el espacio público, aprovechando los elementos que aun presentan potencia y reforzándolos con nuevos mobiliarios; estos tienen como finalidad el mejorar la calidad urbana, con la propuesta se manejan mobiliarios novedosos y funcionales que buscan enriquecer el espacio público, llenándolo de vida y color, presentando un equilibrio con los existentes.

Entre los mobiliarios propuestos se encuentran:

- Banco Urbano

Este banco es similar a los que se encuentran a lo largo del BSG, sin embargo posee una diferencia en su basamento y tamaño, donde se parecía una instalación rápida y duradera, y unas dimensiones tales que dinamizan la relación usuario/bulevar.

(Ver imagen 3.9.)

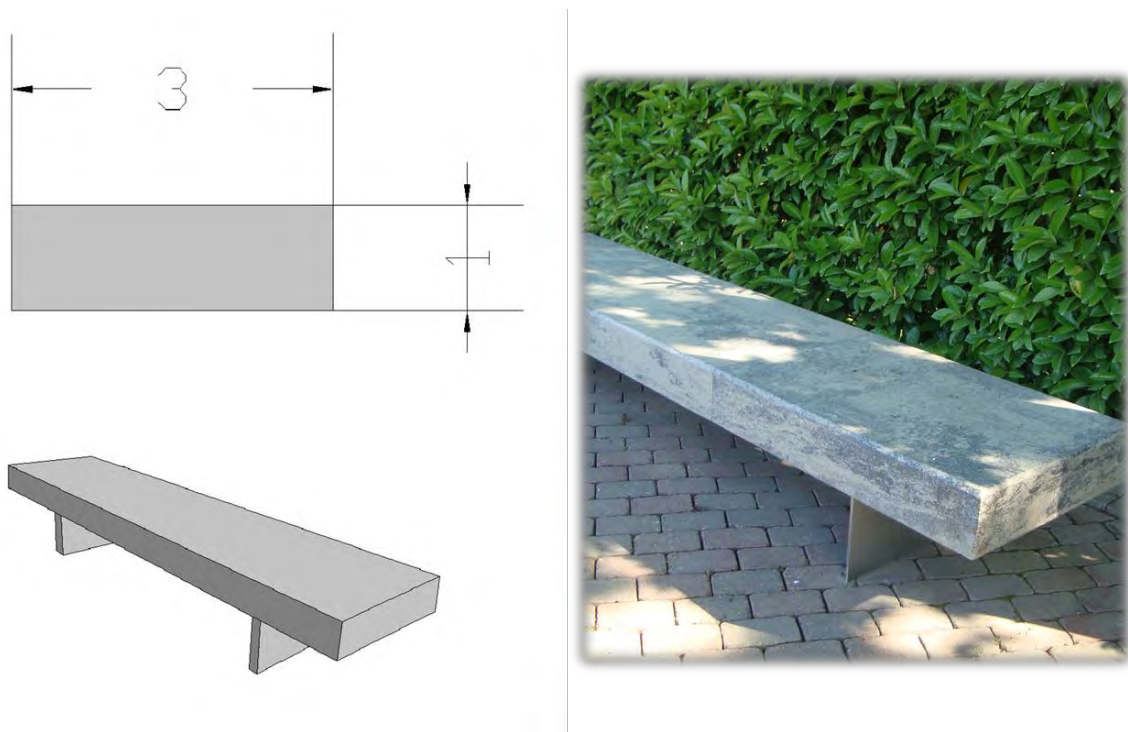


Imagen3. 9 Banco Urbano, dimensiones.

Fuente: Edición Propia.

- Banco Piedra

Este mobiliario es para exteriores, se puede conseguir un referente de este, en la plaza del Porvenir; espacio recuperado por PDVSA La Estancia.

(Ver imagen 3.10.)

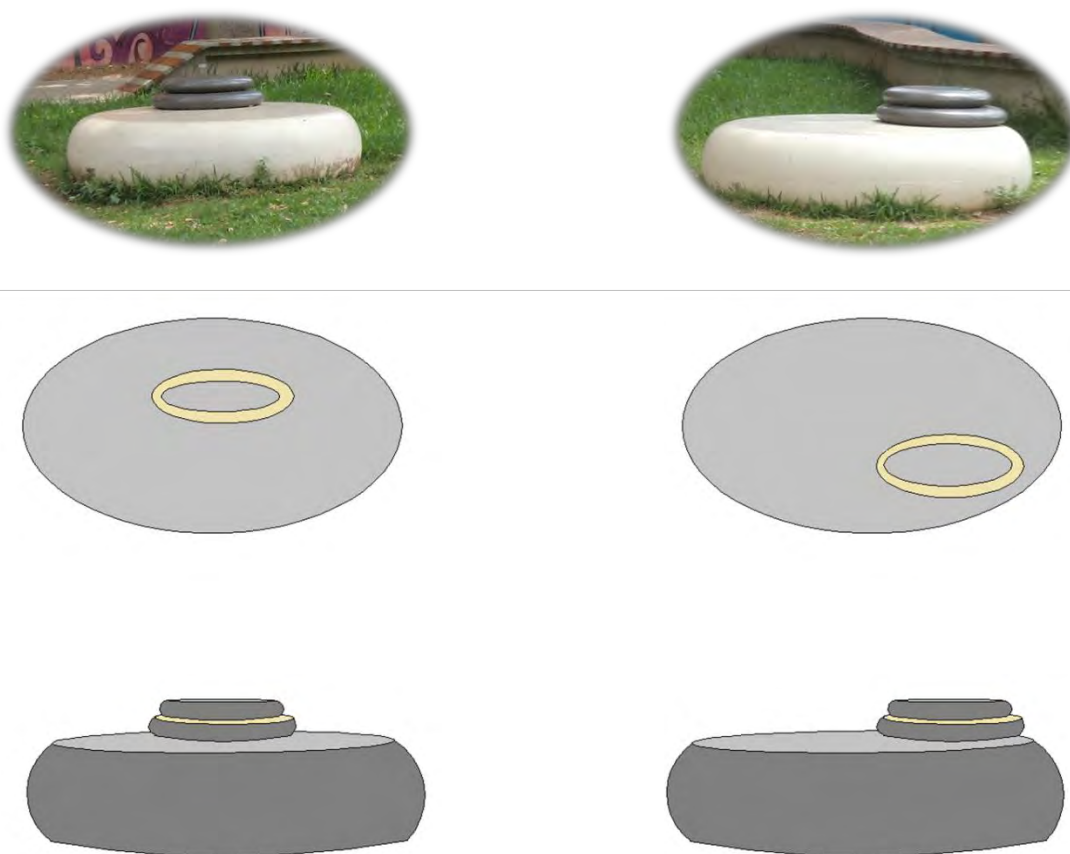


Imagen3. 10 Banco Piedra.

Fuente: PDVSA La Estancia. Edición Propia.

- Banco Circular y Banco Alargado

Estos bancos son propuestos para los espacios recreativos, al ser prácticos y funcionales resultan de agrado para los transeúntes. Se proponen dos formatos, el circular (Ver imagen 3.11.) y el alargado (Ver imagen 3.12.), la intención de colocar en conjunto estos mobiliarios, es el de crear un lugar de interacción entre los usuarios del espacio público.



Imagen3. 11 Banco Circular.

Fuente: Edición Propia.



Imagen3. 12 Banco Alargado.

Fuente: Edición Propia.

Este mobiliario tiene la función de alumbrar los espacios públicos, a través de un sistema sostenible; la instalación de estos viene de la mano con un sistema de paneles solares ligados con las luminarias; estos están diseñados para cubrir los consumos generados por un grupo de elementos, con 10 horas de funcionamiento.

(Ver imagen 3.13.)



Imagen3. 13 Sistema sostenible. Paneles solares.

Fuente: Edición Propia.

- Luminarias

Se plantean nuevas lumínicas modernas y resistentes, de fácil mantenimiento. Posee dos niveles de iluminación, la vial a una altura de 8,65 metros y la peatonal a una altura 5 metros; para su instalación requiere de un basamento de 0.8 metros. Esta tecnología se le puede incorporar las tendencias sostenibles, aplicando los paneles solares para darle energía a las mismas y los elementos que le rodeen. (Ver imagen 3.14)

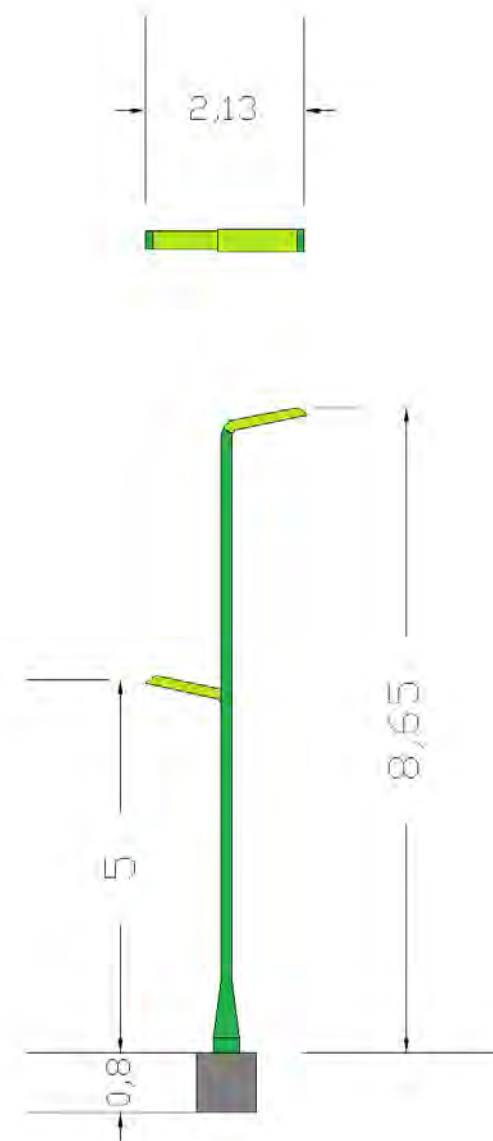


Imagen3. 14 Postes Propuestos.

Fuente: Edición Propia.

- Bolardos con Luz

Bolardos destinados para uso interno de los espacios públicos, para generar una iluminación más local, para complementar el trabajo realizado por los bancos circulares y alargados.

(Ver imagen 3.15.)



Imagen3. 15 Bolardos con Luz.

Fuente: Edición Propia.

- Paradas de Autobús

Se requiere nuevo mobiliario para las paradas de autobuses, debido al mal estado de los existentes y la inseguridad que le rodean. Esta parada de autobuses plantea una cobertura con iluminación propia, lo que busca generar en sus usuarios una sensación de confort y tranquilidad. (Ver imagen 3.16)

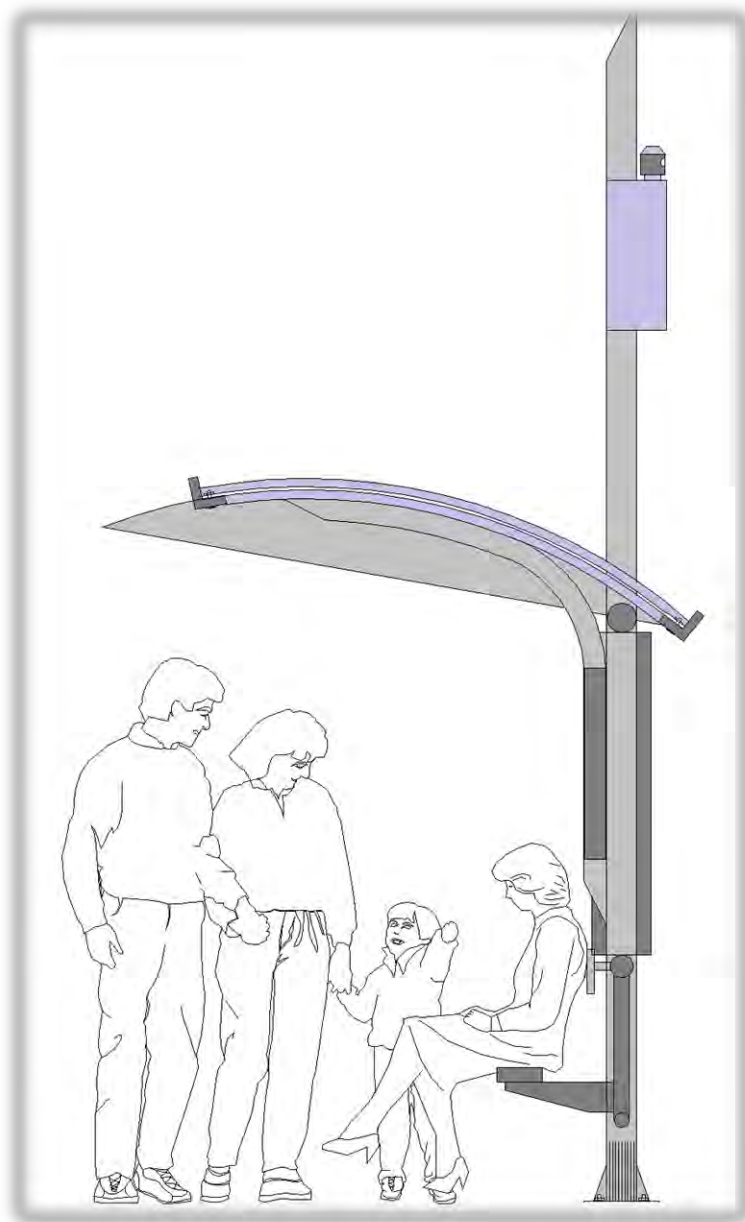


Imagen3. 16 Bolardos con Luz.

Fuente: Edición Propia.

- Paraguas

Este elemento hace referencia a los famosos paraguas del BSG, encargado de dar sombra y crear espacios de encuentro en el recorrido del bulevar; en la propuesta se busca darle seguimiento a la lectura expuesta en el bulevar, es por eso que el elemento de los paraguas no puede hacer falta.

(Ver imagen 3.17.)

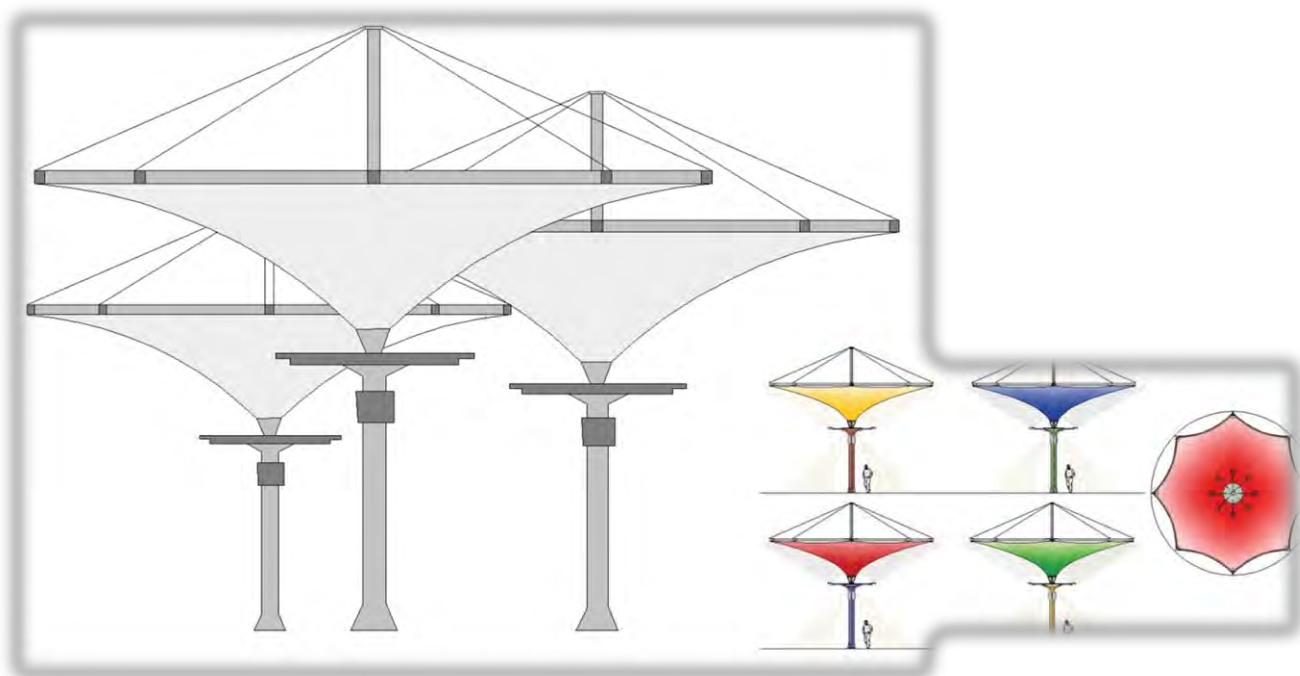


Imagen3. 17 Paraguas BSG.

Fuente: PDVSA La Estancia. Edición Propia.

- Toldos Comercios

De igual forma el otro elemento característico del BSG, son los toldos de los comercios que hacen juego con los paraguas; esto con la finalidad de mantener la misma lectura y que se cree uniformidad a lo largo de la propuesta.

(Ver imagen 3.18.)



Imagen3. 18 Toldos Comerciales.

Fuente: PDVSA La Estancia. Edición Propia.

- Bebederos Urbanos

Este elemento novedoso y práctico, se busca colocar como una prueba piloto en la zona Sur de la propuesta, en función a su desempeño se podrá considerar su aplicación a lo largo del bulevar; este elemento además de cumplir funciones obvias de hidratación, puede resultar como una medida de mitigación para los vendedores ambulantes que comercian con bebidas, conducta que se vive hoy en día en el BSG.

El bebedero cuenta con dos niveles de hidratación, una a altura promedio para adultos, y el segundo a un nivel más bajo, para niños y personas con discapacidad.

(Ver imagen 3.19.)

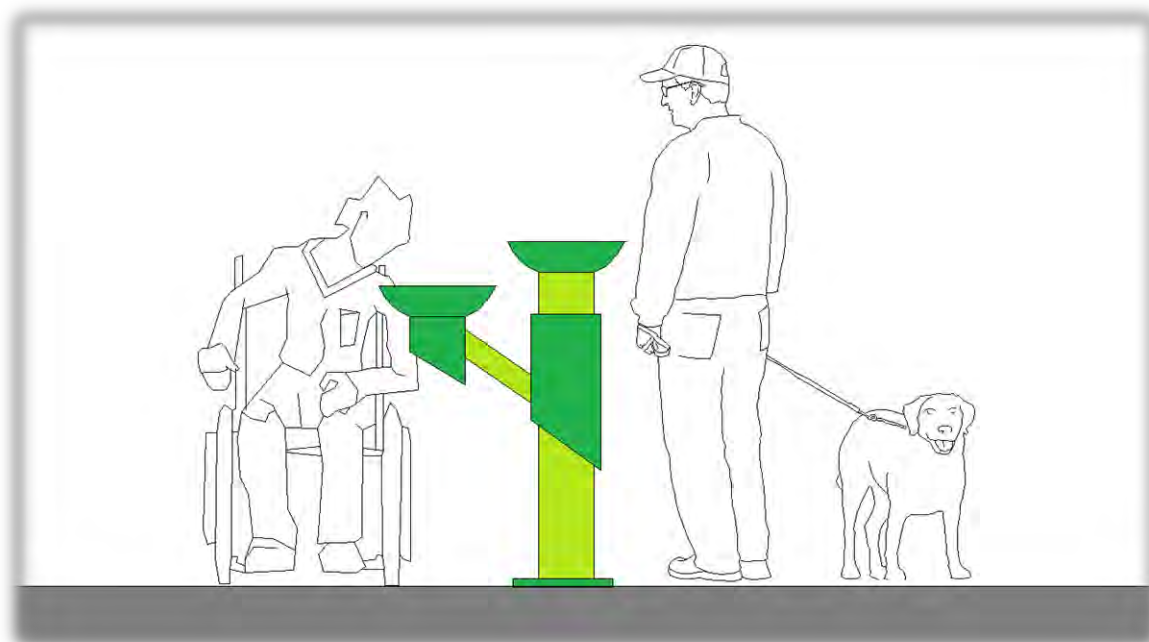


Imagen3. 19 Bebederos Urbanos

Fuente: Edición Propia.

- Equipo de TRX

En función a las nuevas tendencias en equipos urbanos que motivan a la salud y el deporte, se propone un espacio para realizar TRX, sustentado por su popularidad en los espacios deportivos. Este elemento se convierte en un punto de interacción entre los usuarios del espacio público.

(Ver imagen 3.20.)

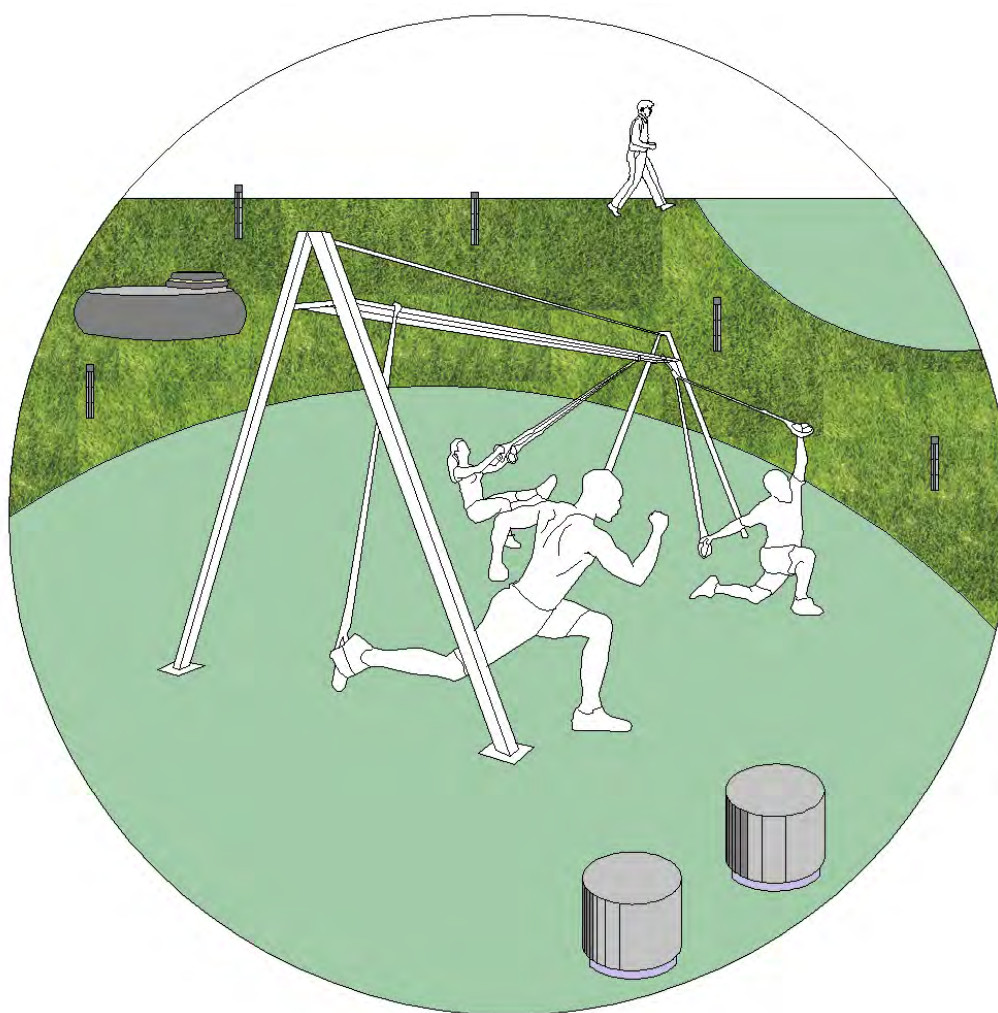


Imagen3. 20 Equipo TRX.

Fuente: Edición Propia.

- **Mobiliario Saludables**

En la actualidad se utilizan mucho los parques de bolsillo, en donde se está incorporando los elementos deportivos, en donde las personas de la comunidad le dan utilidad y a su vez crean un lugar de encuentro; cabe destacar que la importancia de este mobiliario son sus impactos a nivel de salud y recreación. (Ver imagen 3.21.)

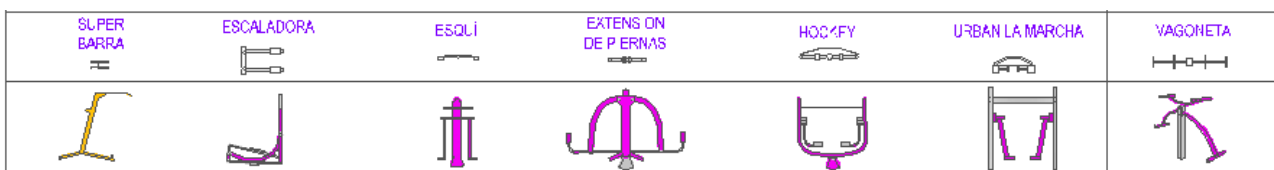


Imagen3. 21 Mobiliario Saludable.
Fuente: PDVSA La Estancia.

- **Lúdicos Infantiles**

La principal fuente de vida de los parques de bolsillo son las niños, es por eso que no puede faltar los lúdicos infantiles característicos del BSG y las intervenciones de PDVSA La Estancia. (Ver imagen 3.22.)

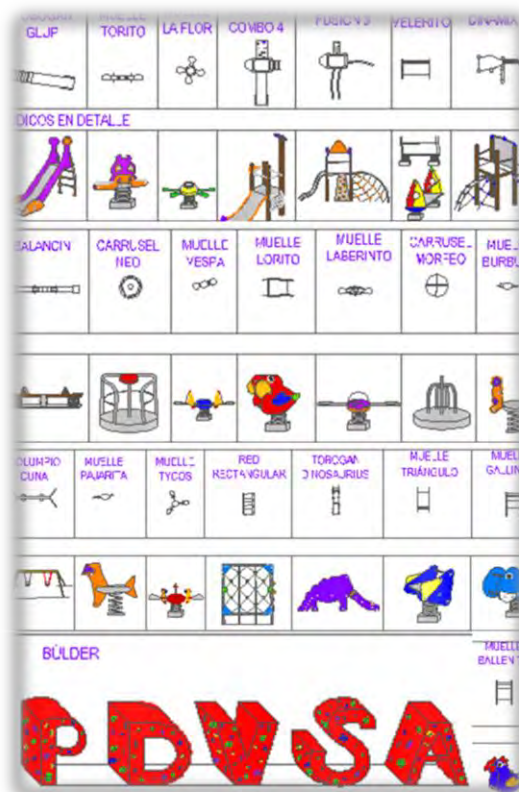


Imagen3. 22 Lúdicos infantiles.

Fuente: PDVSA La Estancia.

- Lúdico. Puente de Troncos

En la propuesta se busca innovar con lúdicos dinámicos y duraderos; el Puente de Troncos es un lúdico español compuesto por una serie de troncos de diferentes tamaños y grosores, que se entrelazan entre ellos para crear un circuito que los niños deberán atravesar, trepando y gateando, usando su imaginación e ingenio. Este lúdico es seguro y divertido, en donde se manejan alturas bajas para prevenir accidentes.

(Ver imagen 3.23.)

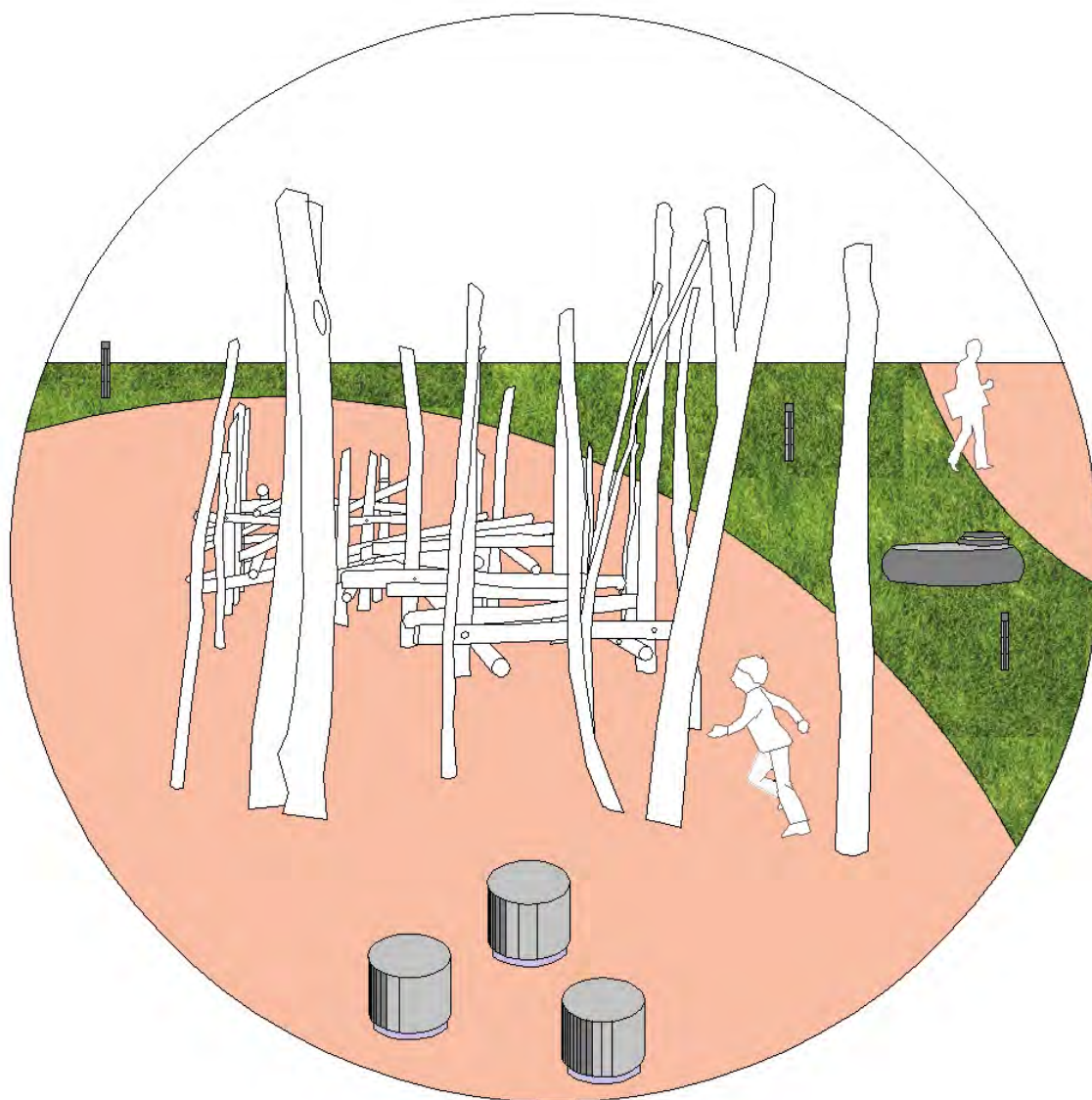


Imagen3. 23 Puente de Troncos.

Fuente: Edición Propia.

- Lúdico. Circuito de Redes

El Circuito de Redes es un lúdico español muy dinámico, en donde consiste en un sistema de redes para escalar y descender a través de cuerdas, también se cuenta con toboganes y escalinatas que se integran a las redes; este lúdico es para niños mayores de 6 años, en caso de ser menores requieren la supervisión de un adulto. Para su durabilidad se requiere de un monitoreo del parque para evitar su uso indebido por parte de los adultos. (Ver imagen 3.24.)

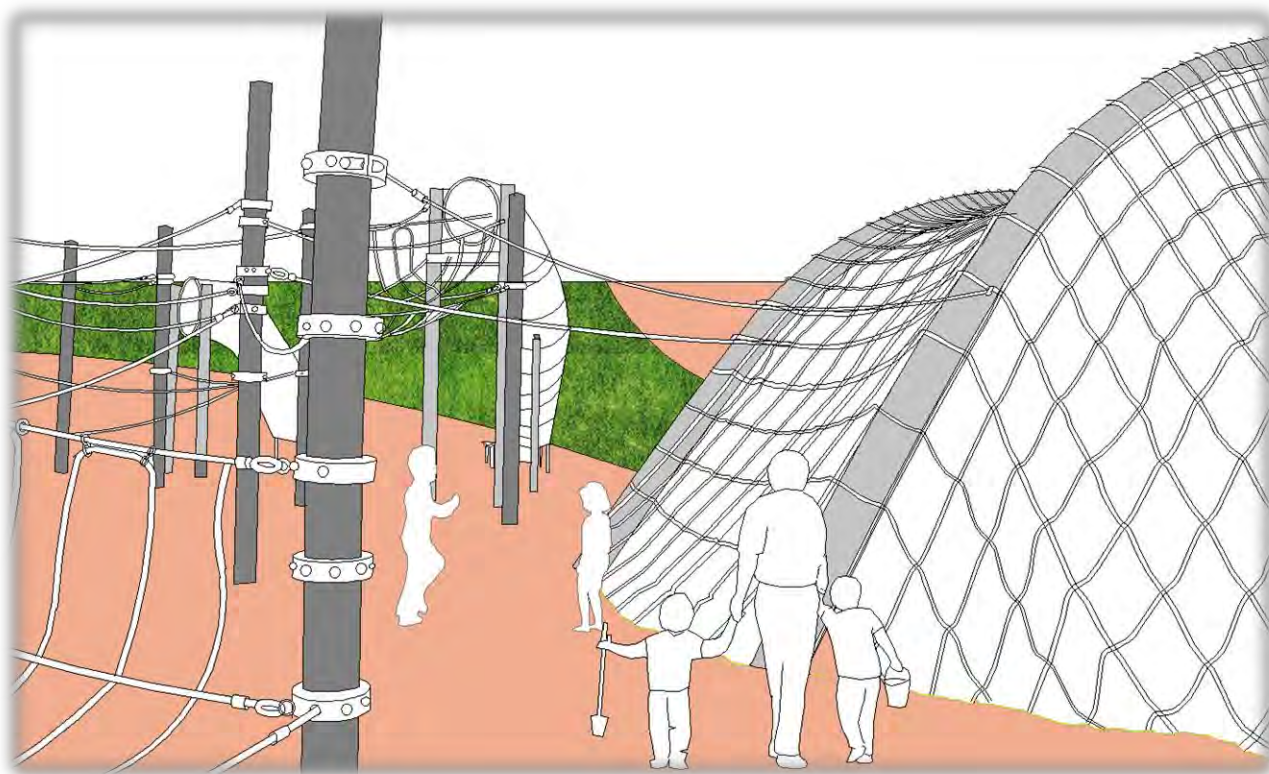


Imagen3. 24 Circuito de Redes.

Fuente: Edición Propia.

- Estacionamiento de Bicicleta

En pro de seguir las iniciativas del uso de la bicicleta dentro de la ciudad, se propone habilitar espacios para el estacionamiento seguro de las bicicletas, siendo parte de la dinámica donde se ubique; esto hace referencia, que a los puntos donde se intensifica la dinámica de las actividades del recorrido propuesto, se colocará uno de estos estacionamientos, motivando al ciclista a integrarse a la dinámica de estas actividades,

sabiendo que no pone en riesgo ni su integridad ni su medio de transporte. Cabe destacar que este modelo de estacionamiento es estético y funcional, en donde resulta ser uno de los mejores diseños para la bicicleta, en donde el ciclista a través de su cadena y candado, pueda asegurar su bicicleta tanto en el cuadro como en la rueda, siendo este el modo más seguro. (Ver imagen 3.25.)

Estos estacionamientos son para uso diario, sin embargo no cumplen funciones de pernocta.

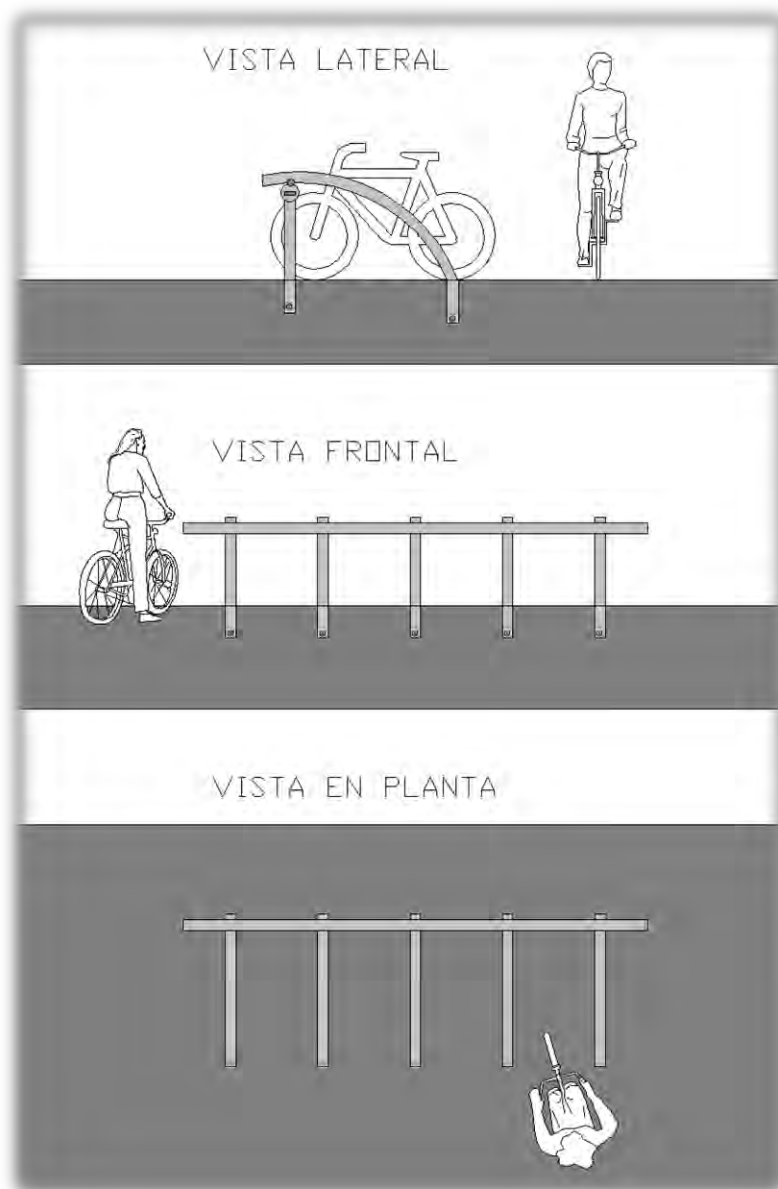


Imagen3. 25 Estacionamiento Bicicletas

Fuente: Edición Propia.

3.9. PROPUESTA

La realización del presente estudio, empezando por los antecedentes, diagnóstico, evolución histórica, medio físico, problemáticas y demás análisis, se llevó a cabo solo con la finalidad de llegar a este punto, en donde al conocer el sector en todos sus aspectos se puede plantear un escenario que proyecte la dinámica de Plaza Venezuela a futuro. Este escenario se guía bajo los lineamientos expuestos anteriormente, que en este punto lo desarrollaremos bajo el nombre de PROPUESTA.

La Propuesta urbana es resultado del trabajo del planificador, en donde se busca dar a conocer con fundamentos técnicos e ideas innovadoras, las posibles soluciones a las problemáticas del sector.

En función a esto, ya se pudo ver de manera esquemática en los puntos anteriores la imagen que se busca para la rehabilitación de Plaza Venezuela; sin embargo a continuación se presenta con lujo de detalle los términos de la propuesta, destacando las 8 sub-propuestas que le conforman.

En el Concepto Generador se hizo mención de las zonas de influencia de cada sub-propuestas y posteriormente en el estudio de actuaciones se indicaron donde se encontraban puntualmente cada propuesta, ahora bien, compete dar a conocer los componentes de cada una de estas y explicar el impacto que tendría dentro de la poligonal de estudio, iniciando por el plano de propuesta. (Ver imagen 3.26)

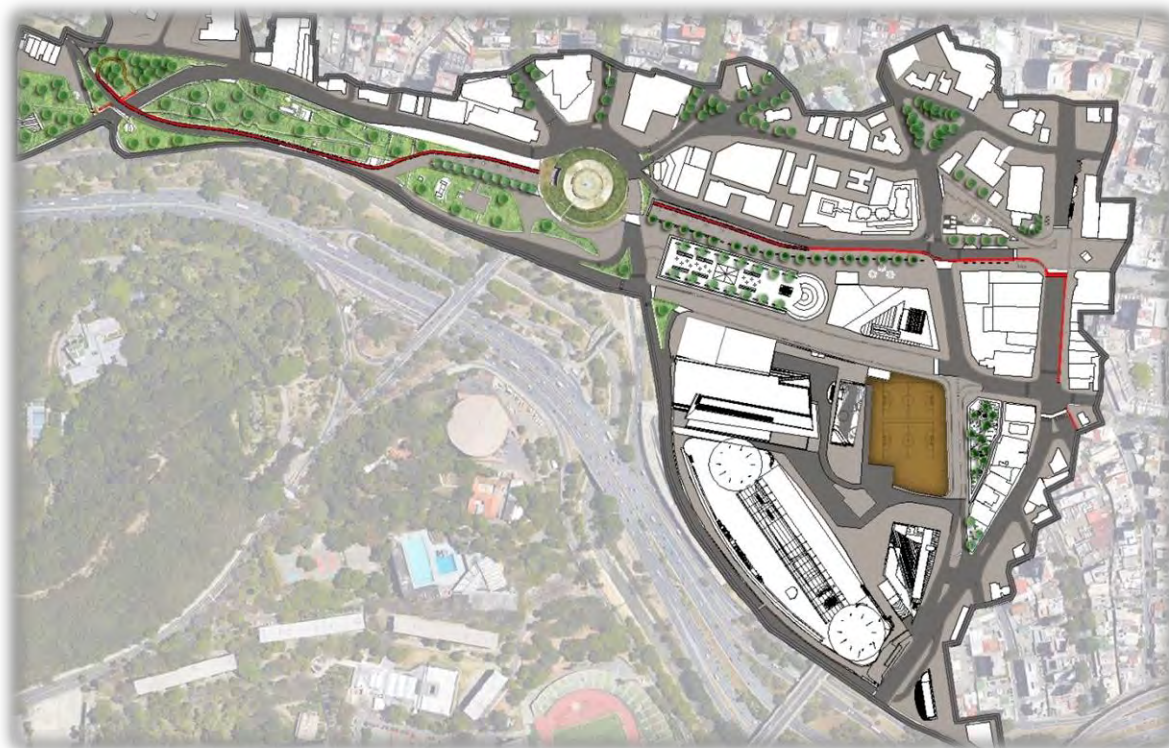


Imagen3. 26 Plano Propuesta

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

La propuesta se encuentra comprendida en 8 sub-propuestas, las cuales buscan darle solución a distintas problemáticas del sector; las propuestas se desarrollan a lo largo de un eje central, descrito por la conexión peatonal proveniente desde el BSG hasta el Parque Los Caobos; aprovechando esta intervención, se busca integrar los espacios de injerencia que se encuentran dispersos dentro del sector, de este modo crear un recorrido donde protagonice el peatón. Cada propuesta plantea sus propios lineamientos en donde la dinámica del sector se ve afectada, es por ello que cada uno de los 8 plantea un modelo de gestión que garantizaría su sostenibilidad en el tiempo.

Para abordar la propuesta se requiere tener en consideración las siguientes palabras:

- Integración
- Peatón
- Visuales
- Perspectivas
- Espacio Público
- Actividades
- Iluminación
- Funcionalidad
- Sostenibilidad

1. BULEVAR DE PLAZA VENEZUELA

Descripción

Esta sub-propuesta viene a ser el eje principal de la propuesta, en donde se busca darle continuidad al Bulevar de Sabana Grande, con el fin de crear un espacio para el caraqueño, en donde se comunique el Oeste de la ciudad con el Este.

Al tener un referente tan imponente como lo es el BSG, la propuesta de la continuación de este a través de Plaza Venezuela, busca tener mayor o por lo menos el mismo nivel, en donde un

espacio en abandono se pasó a un espacio lleno de vida que invita al transeúnte a hacer el recorrido desde la Plaza Brión en Chacaíto hasta Plaza Venezuela.

Se debe mencionar que el Bulevar de Sabana Grande siendo un elemento de suma importancia para la ciudad, no pudo solventar la problemática existente en la conexión con Chacaíto, debido a conflictos con el límite municipal; sin embargo en la actualidad PDVSA La Estancia se encuentra gestionando un proyecto que integre la Plaza Brión a lo que es el Bulevar de Sabana Grande, razón de peso para poder justificar la conexión de Sabana Grande con Plaza Venezuela y de ahí hasta el Parque Los Caobos. (Ver imagen 3.27.)



Imagen3. 27 Bulevar de Plaza Venezuela (BPV).

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

La propuesta del nuevo bulevar, llevará el nombre de Bulevar Plaza Venezuela, en donde las puntos de conflicto Peatón/Vehículo, vienen a ser solventados con cruces peatonales a nivel de la acera, con adoquines similares a los del BSG pero de color Gris Ceniza, según el listado de colores del catálogo virtual de” Breinco Bluefuture”, compañía encargada del diseño y producción de mobiliario urbano. (Ver imagen 3.28.)



Imagen3. 28 Adoquinado Gris Ceniza. Pasos Peatonales a nivel.
Fuente: www.breincobluefuture.com

Para entender la imagen urbana deseada para el BPV se llevó a cabo un estudio de secciones de vía, en donde se explica con detalle la dinámica y su influencia sobre el sector.

SECCIONES BULEVAR PLAZA VENEZUELA

Se llevaron a cabo seis secciones de vía, demarcada en orden alfanumérico de la A a la F; cada sección fue llevada a cabo para explicar un tramo en específico, por ende de aquí en adelante se le hará mención al Plano de Ubicación de Secciones para referenciar cada una de ellas. (Ver imagen 3.29.)

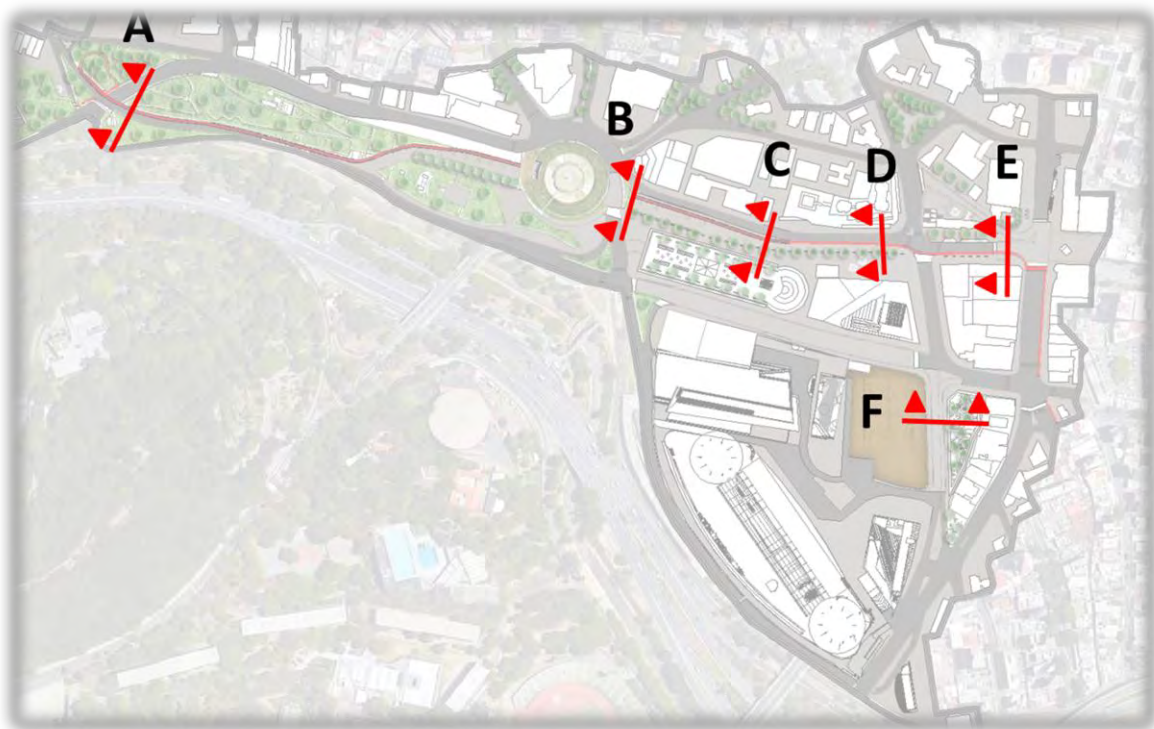


Imagen3. 29 Plano de Ubicación de Secciones Viales.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

A. Sección Elevado; dirección Parque Los Caobos, Sentido de vía Oeste-Este.

Actualmente esta vía presenta tres canales sentido Oeste-Este, se caracteriza por ser una zona vehicular donde los peatones no tienen acceso; cabe destacar que este punto se encuentra justo al lado del Paseo Colón, espacio recuperado por PDVSA La Estancia, que

no se le da el uso para el cual fue hecho debido a la inseguridad que rodea esta zona; el peatón no llega hasta este punto debido a la dificultad que presenta el recorrido, resulta muy agresiva hacia el transeúnte, sin dejar afuera su falta de actividad que lo hace poco utilizado y mucho menos atractivo, elementos que propician a la delincuencia y la realización de otros actos ilícitos. (Ver imagen 3.30.)

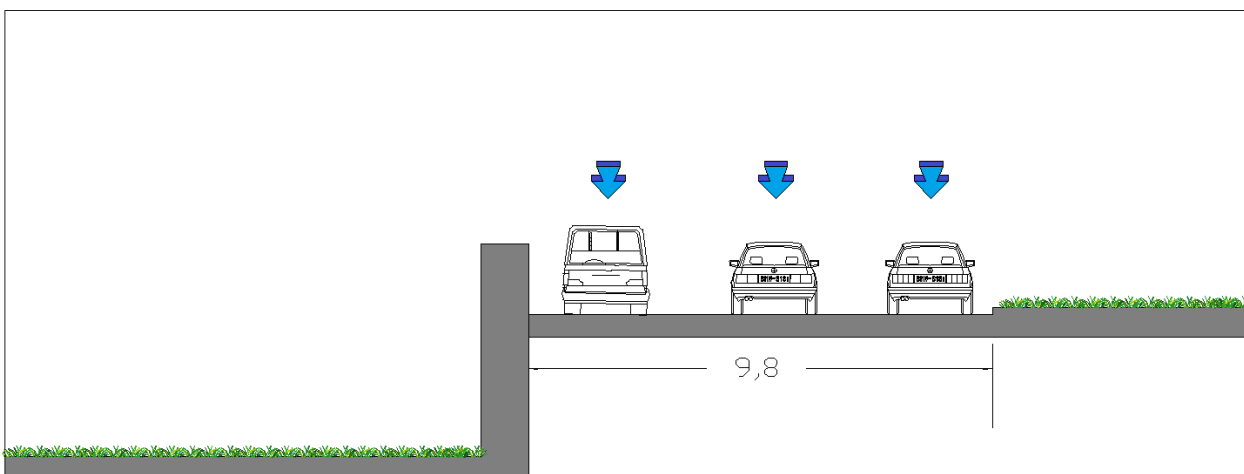


Imagen3. 30 Sección de vía A. Existente.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Para la propuesta se plantea rehabilitar toda la acera Norte del tramo donde se unen la Ave. Casanova con el Paseo Colón, en donde actualmente es poco atractivo a la circulación, proponiendo una acera ondulada que se integre a la topografía de ese sector, dando respuesta así a la rehabilitación de ese espacio; la colocación de Adoquín-Pasto (Ver imagen 3.31), busca hacer del recorrido una experiencia nueva que el usuario nunca haya experimentado.

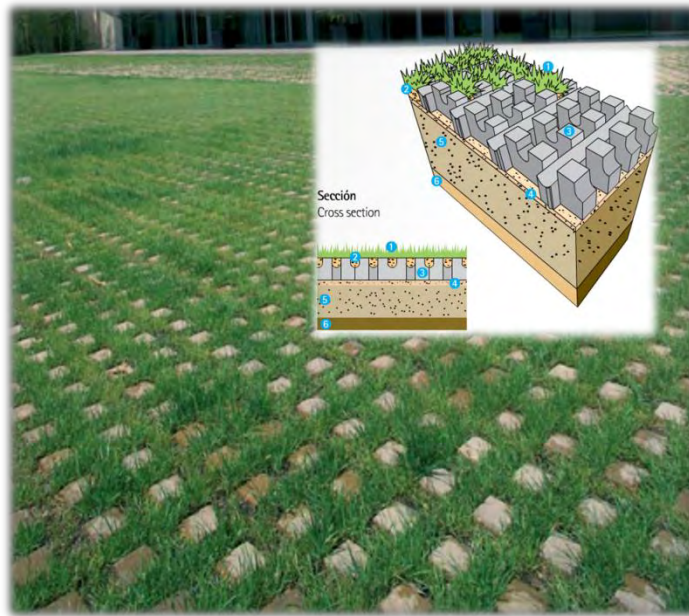


Imagen3. 31 Adoquín-Pasto.

Fuente: www.breincobluefuture.com

La propuesta de este tramo tiene un valor importante en la sub-propuesta 2, debido a la integración de la Ciclocaminería, la cual viene a darle continuidad a la propuesta del Bulevar de Plaza Venezuela hasta su conexión con el Parque Loa Caobos (Ver imagen 3.32.); este cambio en la dinámica de la vía viene a competir directamente con la Ciclocaminería, es por ello que se deberá profundizar más adelante. (Capítulo 3. Punto 9. Sub-Propuesta 2)

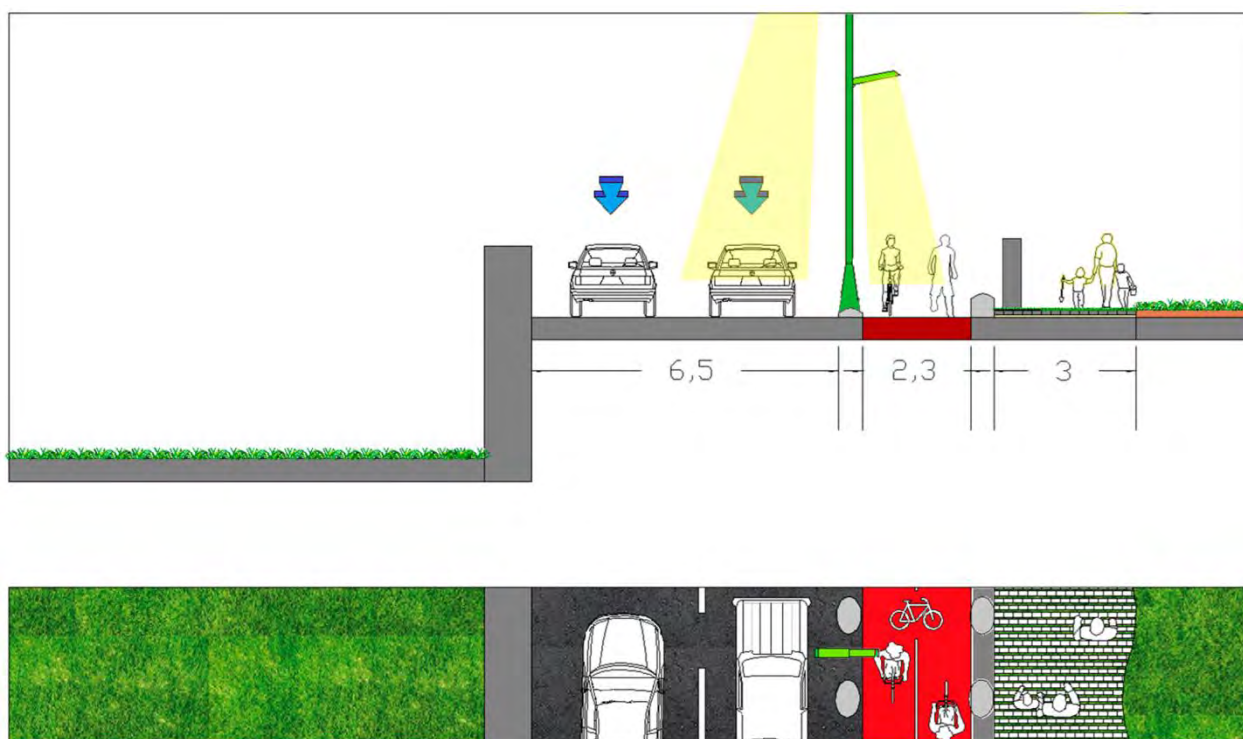


Imagen3. 32 Sección de vía A. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

B. Sección Fuente; dirección redoma de la fuente de Plaza Venezuela, sentido Este-Oeste/Oeste-Este

Esta sección del bulevar interviene los dos niveles de la Gran Avenida; el inferior el cual es una vía de paso sub-utilizada, en donde su flujo vehicular es mucho menor en comparación al de su diseño permite, en su mayoría es utilizado para evitar el congestionamiento en la parte superior, sin embargo ambas vías desembocan de nuevo más adelante en el mismo canal; con respecto a la superior, es una vía utilizada, con un flujo constante de vehículos que al llegar a la redoma se encuentran con un efecto de embudo.

Esto último resulta la mayor complicación de este tramo, resultado del uso inadecuado de la calzada; a medida que se va transitando la Gran Avenida, se pueden divisar varios puntos utilizados como estacionamientos, reduciendo la calzada de tres canales a solo dos e incluso en ocasiones a uno. Otro elemento influyente es la presencia de las cooperativas

de Taxis y Mototaxis que hacen vida tanto en los alrededores de la fuente como en la Gran Avenida, situación a la cual se le debe dar una solución. (Ver imagen 3.33.)

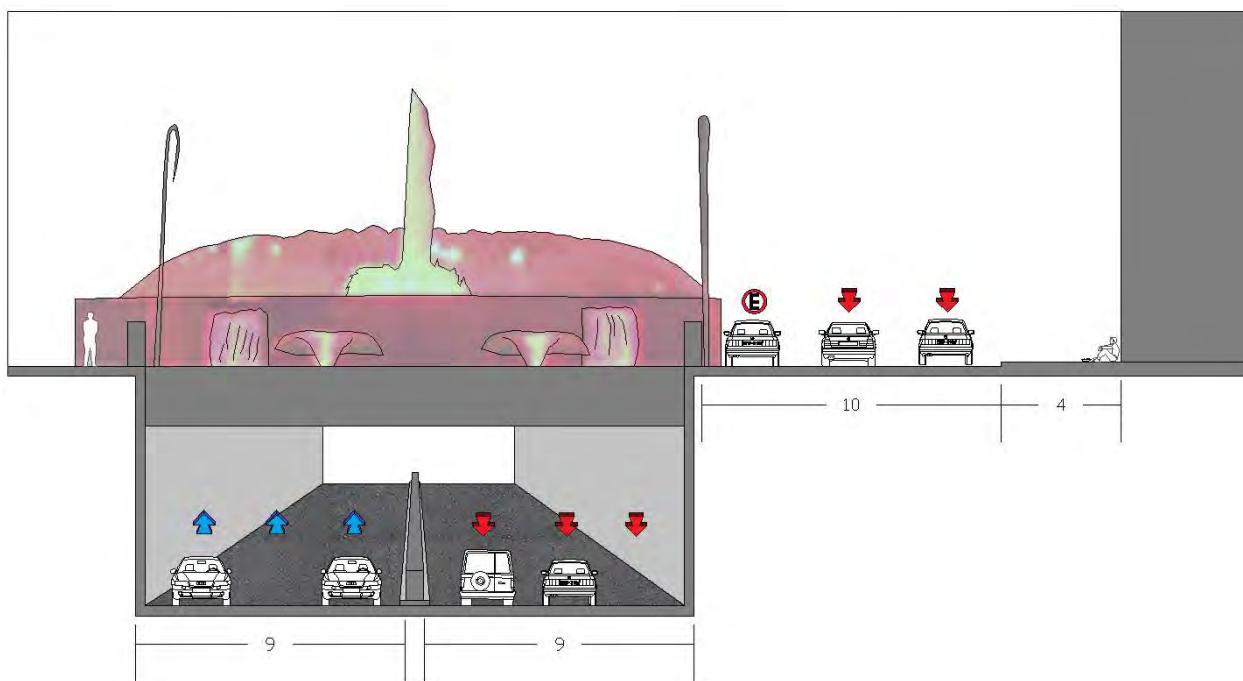


Imagen3. 33 Sección de vía B. Existente.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Con relación a la propuesta se busca llevarla a cabo en dos niveles, el superior y el inferior, asegurando solventar las problemáticas del sector de la mejor manera posible.

En la parte superior se desea en primera instancia desarrollar el tema de la iluminación, empleando las luminarias descritas anteriormente, se busca dar una precepción del espacio diferente para que los peatones se sientan más seguros; una vez se cree esa imagen urbana requerida en la acera, se debe abordar uno de los problemas más grandes del sector, el cual es el congestionamiento de la redoma, para lo cual se plantea la liberación de los canales utilizados como estacionamiento en la calzada, permitiendo un flujo vehicular incrementado por dos, a través de tres canales de circulación; de igual forma se requiere la aplicación de la misma política en los alrededores de la fuente, en donde las cooperativas deberán ser reubicadas a las adyacencias de las transversales, permitiendo así una libre

circulación, la clave para este último viene a recaer en la aplicación de políticas públicas para su pleno cumplimiento. (Ver imagen 3.34)

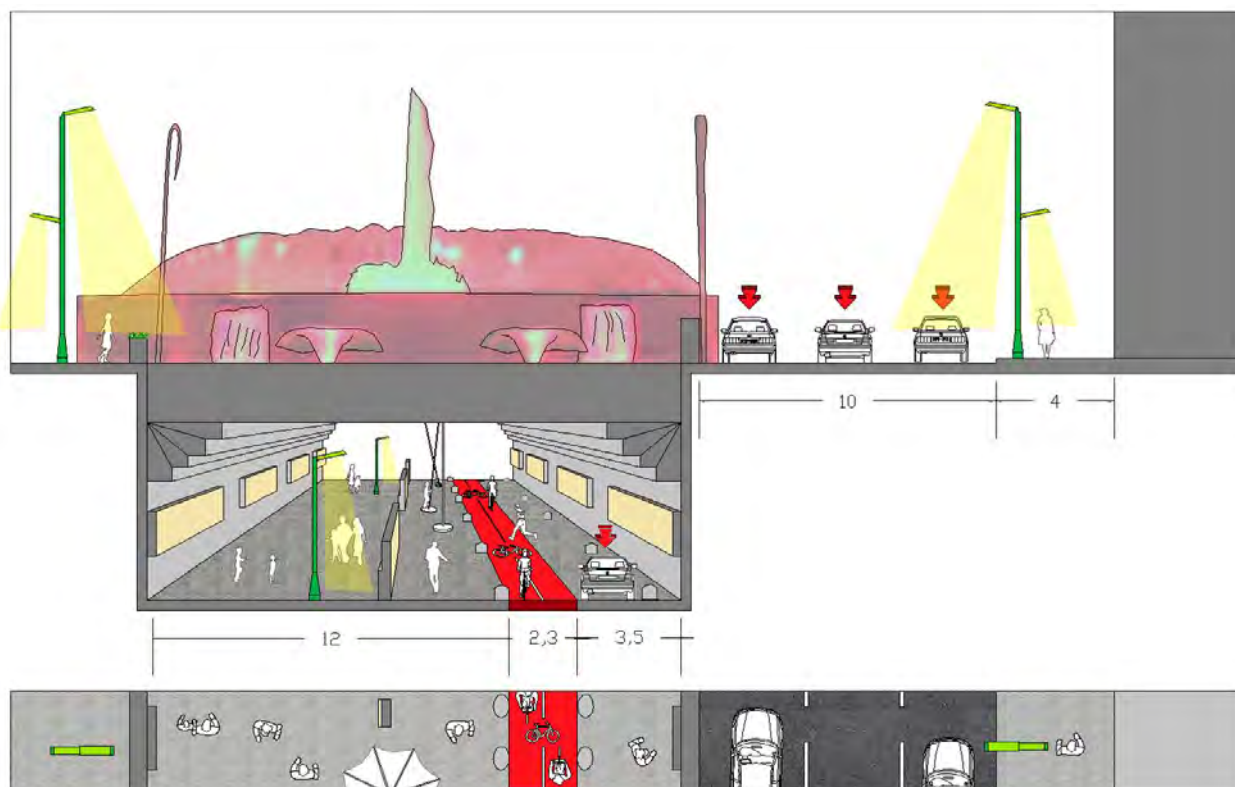


Imagen3. 34 Sección de vía B. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Con respecto a la parte inferior, en vista de la sub-utilización de este tramo y la necesidad de espacios públicos para el peatón, se plantea el cierre de estos canales a través de la nivelación de la calzada con la acera, dejando un canal habilitado para un flujo moderado de vehículos, similar al comportamiento dentro de BSG; cabe destacar que esta nueva idea de convertir una vialidad debajo de un puente en un espacio público, requiere de muchas actividades que la dinamicen y a su vez creen un sentimiento de pertenencia para el Caraqueño.

Este espacio debajo de la fuente presenta un enorme potencial, en donde se puede llevar a cabo campañas para la revalorización de la fuente a nivel patrimonial, convirtiendo esta parte del BPV en un museo fotográfico en donde se expongan imágenes de la evolución histórica de Plaza Venezuela y como la fuente ha incidido en esta. (Ver imagen 3.35.)

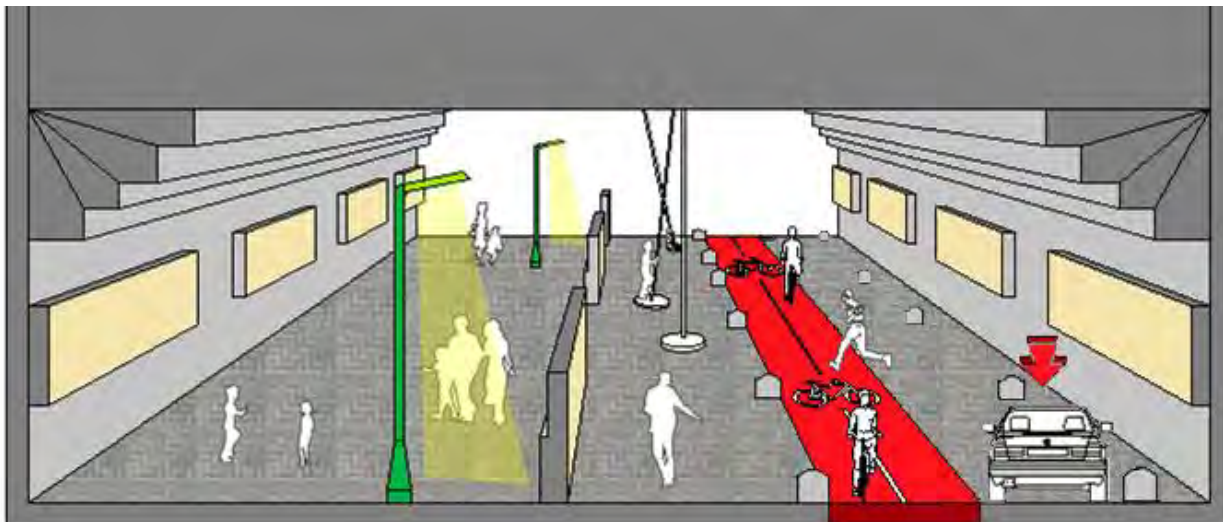


Imagen3. 35 Zoom sección baja de la Gran Avenida. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Otro factor a destacar es la colocación del adoquinado en el suelo del BPV, en donde se colocarían los mismos adoquines que en el BSG con el fin de darle continuidad a los bulevares y crear un recorrido sin interrupciones (Ver imagen 3.36.). La colocación de adoquines es rápida y muy práctica a nivel de servicios, es por ello que esta acción se aprecia a lo largo de toda la propuesta y sus áreas de injerencia.

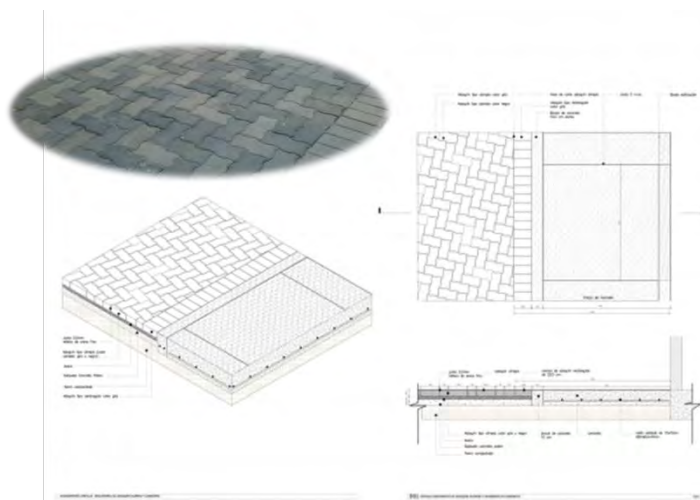


Imagen3. 36 Adoquines Bulevar de Sabana Grande.

Fuente: PDVSA La Estancia.

Para este tramo del bulevar se le incluye la Ciclocaminería, para llenar de vida este espacio; de igual forma las obras de arte expuestas vienen acompañadas de lúdicos ingeniosos que aprovechan la estructura del túnel, planteando columpios para niños. (Ver imagen 3.37.)



Imagen3. 37 Columpios de Techo.

Fuente: <http://www.photaki.es/>

Otro elemento que se debe mencionar es el tema de la iluminación, en donde se cuenta a lo largo del tramo con luminarias peatonales; de igual forma tanto los paneles centrales como los ubicados en las paredes del túnel, cuentan con su propia iluminación para poder apreciar de mejor forma su contenido.

La creación de este tramo del Bulevar de Plaza Venezuela viene a ser una intervención novedosa y puede llegar a ser uno de los puntos de mayor atracción del bulevar, destacando su reafirmación del espacio recordando su valor patrimonial.

C. Sección Bulevar, acera Sur de la Gran Avenida, sector medio; dirección fuente de Plaza Venezuela, sentido Este-Oeste.

Este tramo de la Gran Avenida es uno de los que presenta el mayor deterioro, debido a las actividades ilícitas del sector, destacando su mala iluminación y la falta de actividades atractoras, lo que intensifica esta inseguridad. En este tramo se mantienen tres canales en el nivel superior sentido Este-Oeste; y en nivel inferior, dos sentidos Este-Oeste y dos más en Oeste-Este.

Las condiciones del espacio son poco acogedoras y predomina la participación del vehículo particular; de igual forma los comerciantes informales como las paradas de las

cooperativas de taxis y mototaxis, se adueñan de la acera, hecho con el cual se dificulta la movilidad peatonal, intensificando así el problema del abandono de los espacios.

(Ver imagen 3.38.)

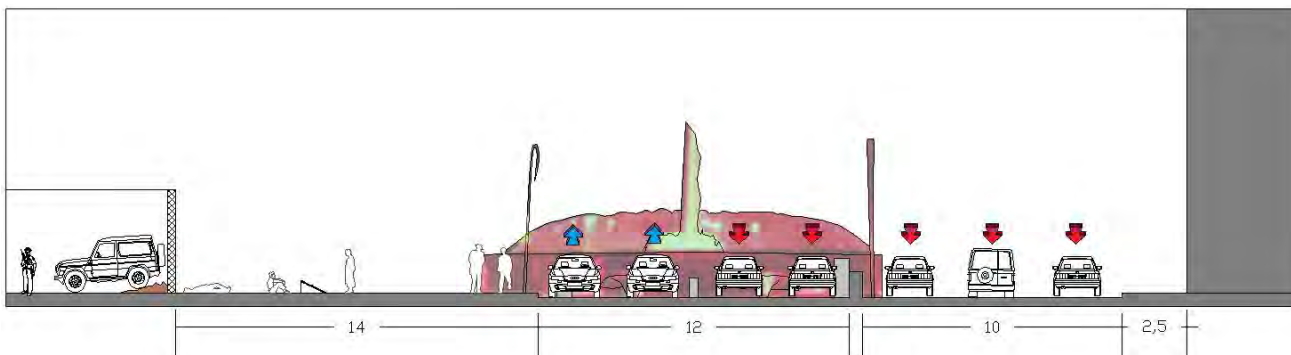


Imagen3. 38 Sección de vía C. Existente.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Con relación a la propuesta, para este tramo se busca recuperarlo al llenarlo de actividades, creando un recorrido que sea atractivo para los transeúntes, en donde el peatón se adueñe del espacio y el bulevar le corresponda con una experiencia entretenida y cultural. A estos lineamientos se le agrega la presencia de la ciclovía, que aporta elementos deportivo-saludables al bulevar, de igual forma potencia este enfoque de espacio recreacional.

Un elemento importante a destacar es la inclusión de los mobiliarios urbanos que complementarán toda esta dinámica, destacando los bancos urbanos, lúdicos infantiles y luminarias de nivel peatonal y vehicular.

Este tramo se ve enriquecido con las actividades que se vienen a desarrollar en la sub-propuesta de “La Plaza/Terminal Plaza Venezuela”, que se desarrollará más adelante.

(Ver imagen 3.39.)

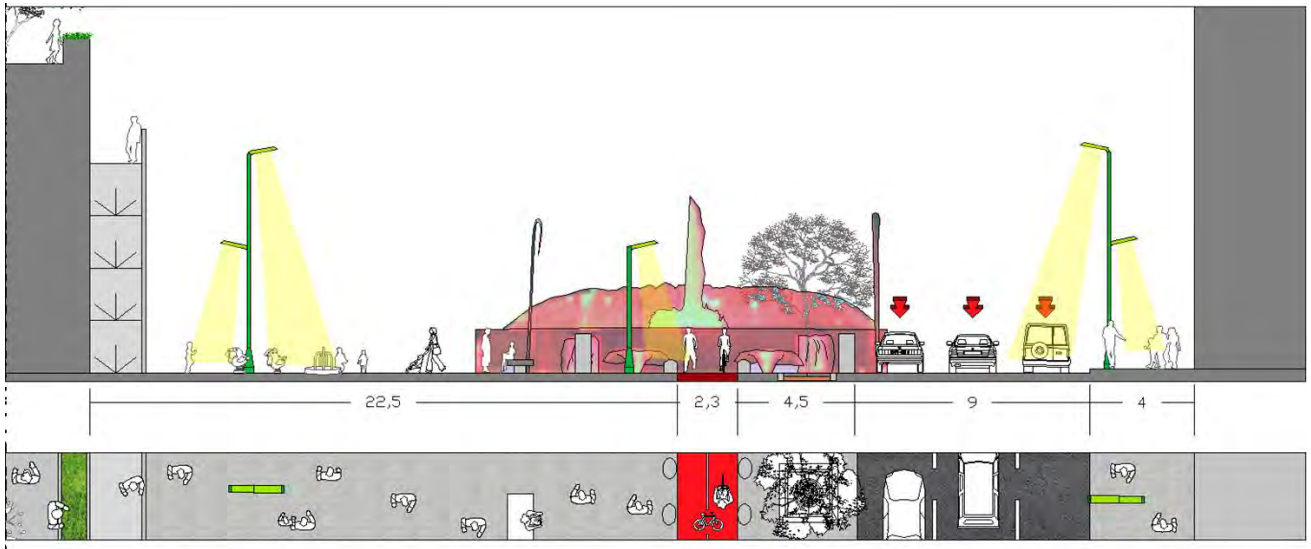


Imagen3. 39 Sección de vía C. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Para el planteamiento de este tramo del bulevar, aprovechó la calzada Sur de la Gran Avenida que fue removida para la continuación del BSG, con esta nuestra propuesta del BPV.

Al obtener 12 metros para la ampliación de la acera, se pudo reafirmar el protagonismo del peatón, e incluir nuevas actividades; sin embargo se debe destacar que el flujo vehicular presente en el tramo sentido Este-Oeste de la gran Avenida, se mantiene fluido al no contar con la ocupación de canales de la calzada para el estacionamiento de vehículos, es por eso que el seguimiento de la propuesta a nivel de gestión resulta tan importante, ya que cumplirá el papel de crear conciencia por parte de la población, para seguir el cumplimiento de las normas.

D. Sección Bulevar, acera Sur de la Gran Avenida, frente al edificio del SEBIN; dirección fuente de Plaza Venezuela, sentido Este-Oeste.

Su comportamiento es igual al del tramo anterior, en donde la inseguridad sigue siendo la principal preocupación; sin embargo esta dinámica es un poco más transitada debido a la presencia de las estaciones de metro, destacando la parte Sur de la acera de la Gran Avenida como un sector de poco interés para el peatón, en donde se evidencia con mayor

intensidad la economía informal y se ve la presencia de individuos en situación de calle; en cambio en la acera Norte, se encuentra la parada de autobuses YURUANI, con la ruta Caracas-Los Teques, lo que convierte esta acera en un nodo peatonal donde la densidad de los transeúntes varía en función al horario.

En este tramo se encuentran dos calles, una en sentido Oeste-Este que se denominó como “sub-utilizada” en análisis anteriores, y la otra es en sentido Este-Oeste, en donde se presenta congestión a causa del uso indebido de la calzada por parte de las unidades de autobuses de la parada antes mencionada. (Ver imagen 3.40.)

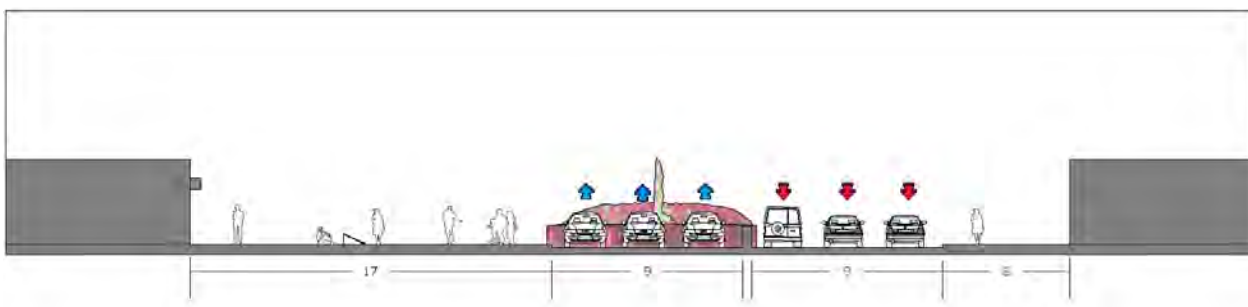


Imagen3. 40 Sección de vía D. Existente.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Con relación a la propuesta, se plantea dinamizar la acera Sur de la Gran Avenida, aprovechando la estación de metro; de igual forma se plantea el aprovechamiento del cierre del canal Oeste-Este de la gran Avenida, para complementar el espacio público que le da respuesta al metro, de este modo dándole continuidad a las actividades planteadas en la descripción de la sección de vía C.

La propuesta de mobiliario es clave para lograr esta continuidad, en donde se mantiene la implementación de los bancos urbanos, lúdicos infantiles y luminarias, agregando el uso de “paraguas”; estos últimos con la finalidad de dar el mismo ambiente que se vive en el BSG para dar la sensación de que se sigue en el mismo espacio.

Con relación al flujo vehicular en el sentido Este-Oeste, se plantea que sea fluido y sin interrupciones, gracias a la reubicación de la parada de YURUANI y la aplicación estricta de políticas públicas que normen el uso de la calzada como estacionamiento; de este modo sea una propuesta duradera y funcional. (Ver imagen 3.41.)

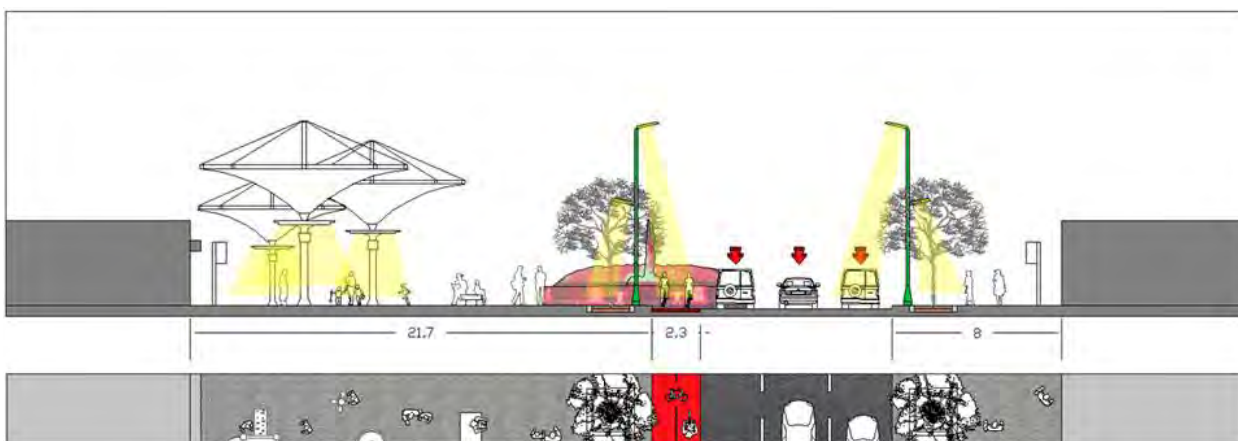


Imagen3. 41 Sección de vía D. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

E. Sección Bulevar, acera Sur de la Gran Avenida, frente al edificio de La Previsora; dirección fuente de Plaza Venezuela, sentido Este-Oeste.

Este tramo de la Gran Avenida posee una mayor dinámica, debido a su cercanía al BSG, razón por la que no se sufren las problemáticas del sector con la misma intensidad; sin embargo su comportamiento funciona como barrera para los transeúntes provenientes desde el bulevar, esto se debe al estado deteriorado de las aceras combinado con la ocupación invasiva por parte de la basura, comerciantes informales y cooperativas de mototaxis, que se encargan de crear un espacio congestionado en donde le resulta al peatón incómodo el trasladarse y por ende evitan en la mayoría de lo posible generar viajes hacia el sector Oeste de nuestra poligonal de estudio.

En este tramo actualmente se encuentra al final de la Ave. Bolívar, la parada de Metrobús, la cual es un nodo importante de esta zona; sin embargo su conexión con la Ave. Las Acacias, generalmente se encuentra congestionada por vehículos estacionados en la calzada y la presencia de una parada de taxis que también le quita parte del espacio para la circulación del peatón. Posteriormente en este mismo espacio en horas de la noche se pueden apreciar individuos en situación de calle que se apropian de los puntos de basura de los comercios que le dan borde a la vía.

La imagen urbana de este sector además de siempre estar congestionada y muy densa, se encuentra en un estado de deterioro alto, en donde transitarlo resulta poco grato e incluso riesgoso para el peatón; a esta dinámica se le incluye la presencia de una ciclovía

que termina en el BSG, en donde se mantiene esta sensación de inseguridad con relación al ciclista. (Ver imagen 3.42)

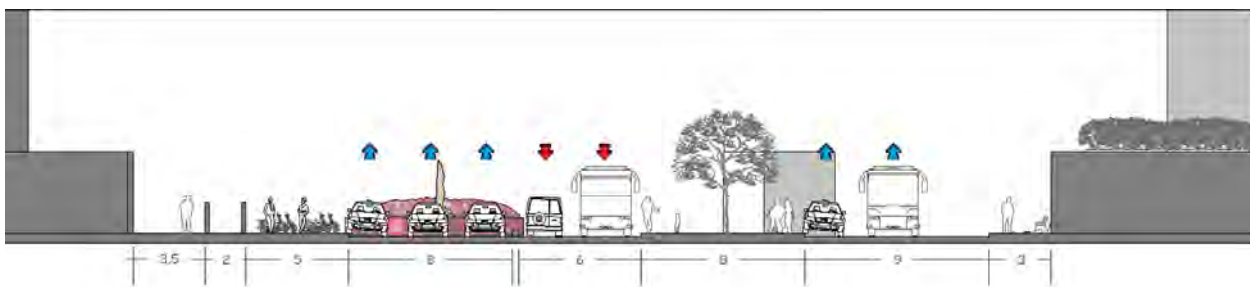


Imagen3. 42 Sección de vía E. Existente.
Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Con respecto a la propuesta, se plantea continuar con la prolongación del BSG aprovechando el cierre del canal Oeste-Este de la Gran Avenida, manteniendo el empleo de mobiliario urbano que mejore la calidad del espacio, con los bancos urbanos y las luminarias, las cuales se propondrán de igual forma a la calle que comunica la Ave. Bolívar con la Ave. Las Acacias, en busca de crear un espacio más seguro.

El tratamiento de las aceras será fundamental para crear la continuidad con el BSG, en donde se deberán reubicar las cooperativas de Taxis y Mototaxis a las áreas de injerencia para poder sacarlos del eje principal; de igual forma se requiere el cambio de los adoquines existentes en mal estado, con los utilizados a lo largo del bulevar. (Ver imagen 3.43.)

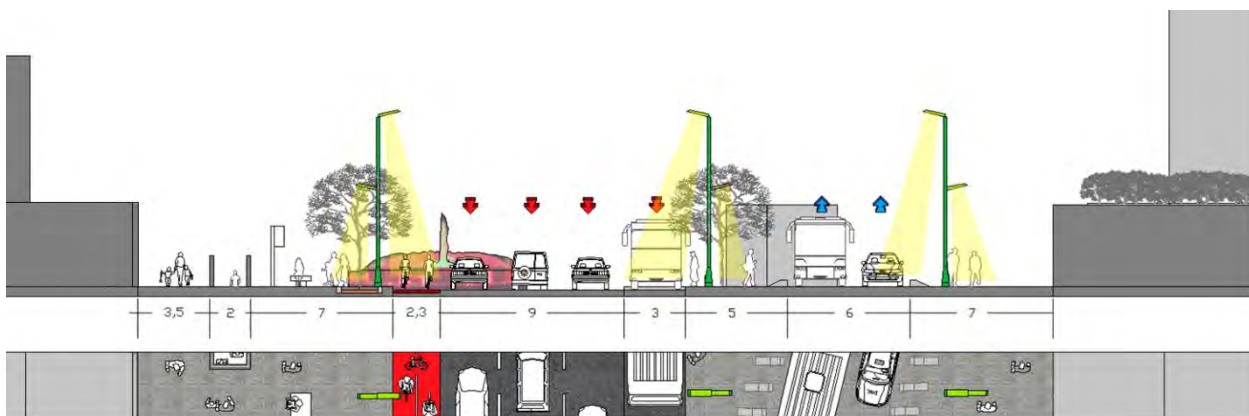


Imagen3. 43 Sección de vía E. Propuesta.
Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Para la conexión de nuevo bulevar con el BSG, se propone subir al nivel de la acera la calzada, comportamiento que se da adentro del BSG; esta dinámica que incluye al vehículo, al peatón y al ciclista, se verá beneficiada por la nivelación del espacio; a nivel vial, resulta como un reductor de velocidad que disminuye la vulnerabilidad del transeúnte, de igual forma a nivel peatonal resulta como una invitación a los usuarios de Sabana Grande a continuar su recorrido y adentrarse en el BPV; con el ciclista, se crea un radio de seguridad al plantear el cruce peatonal al lado del cruce de bicicletas, en donde una buena señalización y el pleno funcionamiento de los semáforos tanto vehiculares como peatonales. (Ver imagen 3.44.)



Imagen3. 44 Nivelación de la Calzada con la Acera. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

El acondicionamiento de los laterales de la Ave. Las Acacias, específicamente la construcción de la ciclovía que termina en la residencia estudiantil del edificio Los Andes y la reestructuración de la parada de taxis y mototaxis en la acera este de la avenida en frente de La Previsora, recae en la oficina de planificación de la Alcaldía del Libertador que expuso su interés por esto en reuniones anteriores con PDVSA La Estancia.

Modelo de Gestión

Para asegurar la ejecución del proyecto, se debe trabajar en conjunto con la Alcaldía del Municipio Libertador, siendo este el principal ente de planificación dentro del municipio; sin embargo se destaca el papel como ente director a PDVSA La Estancia.

La comunicación e inclusión a la comunidad en la formulación del proyecto, asegura una mayor factibilidad para la ejecución del mismo, destacando que este trabajo llevó a cabo la primera etapa de esta comunicación, en conjunto con los representantes del departamento de Acompañamiento Social de PDVSA La Estancia.

Con relación a la sostenibilidad en el tiempo de esta fase del proyecto, se necesita de la aplicación de políticas públicas estrictas que se encarguen del cumplimiento de las normas, comentario ya mencionado anteriormente en diferentes ocasiones; sin embargo se requiere reiterarlo, debido a la necesidad de solventar la anarquía característica de Plaza Venezuela, haciendo un enfoque prioritario en:

- El uso del BPV es exclusivo para peatones y el ciclista, no se debe permitir el acceso a motorizados adentro del bulevar, y mucho menos de vehículos, debido al riesgo que representan para los transeúntes.
- El respeto de la señalización a proponer, tanto en las zonas de NO ESTACIONAR, como en los pasos peatonales e intersecciones donde participa el ciclista.
- Se debe garantizar el funcionamiento de los semáforos para peatones, vehículos y bicicletas, lo que daría solución a los conflictos en los nodos permitiendo ambiente equilibrado entre sus usuarios.
- El monitoreo de estos espacios a través de los cuerpos de seguridad que hacen vida en el sector, con el fin de minimizar la inseguridad a lo largo de la avenida y sus zonas de injerencia. Esto principalmente con los espacios debajo de la fuente de Plaza Venezuela, en donde se propone el apoyo en la tecnología con cámaras de seguridad que se comuniquen con los módulos de policía que hacen vida en el sector (se destaca el módulo que se mantiene en la parte superficial de la Plaza Venezuela, siendo este el más cercano a este espacio)
- El trabajo del mantenimiento del espacio público es fundamental para hacer duradero el proyecto, conducta inspirada por el arduo mantenimiento que requiere el BSG y que se plantea aplicar para el BPV.

- Un elemento fundamental para la durabilidad del bulevar, es llenarlo de vida y actividades tanto comerciales como recreativas y culturales, elementos que sabe manejar de amplia manera el centro de cultura de PDVSA La Estancia; los artesanos, malabaristas, mismos, cirqueros, bailarines, artistas urbanos en general, hacen del recorrido un viaje agradable lleno de sorpresas y humor (Ver imagen 3.45.); de igual forma la realización de actividades nocturnas que demuestren que el espacio puede tener vida en las noches y ser un lugar seguro y familiar. (Ver imagen 3.46.)



Imagen3. 45 Artistas Urbanos.

Fuente: Edición Propia.



Imagen3. 46 La Ruta Nocturna

Fuente: Alcaldía del Libertador.

2. CICLOCAMINERÍA

Descripción

La actual tendencia de la ciudad que está reconociendo la necesidad de conservar el planeta y entender la existencia de otros medios de transporte, permitió desarrollar en Caracas un sistema de ciclovías, sin embargo estas se encuentran aisladas entre sí; es por esto que surge la oportunidad de comunicarlas a través de una ciclovía que se extiende desde el BSG hasta Parque Los Caobos. (Ver imagen 3.47.)

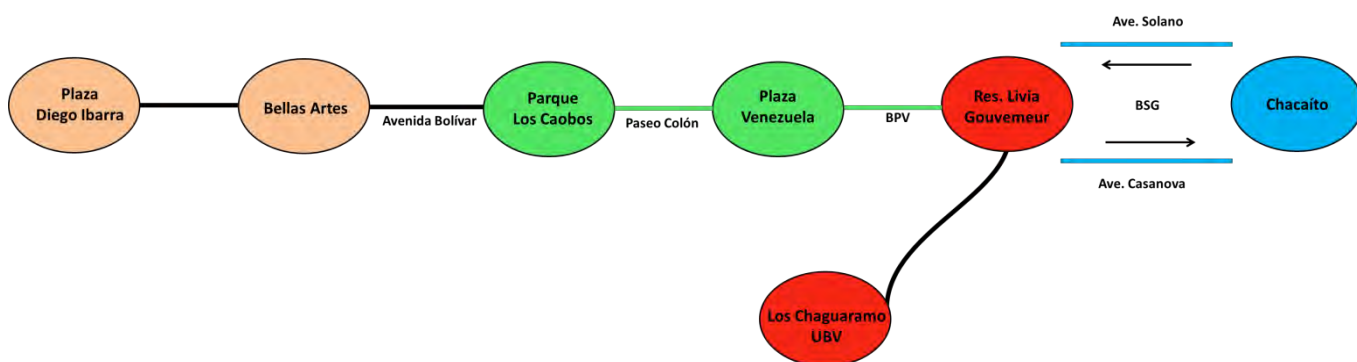


Imagen3. 47 Sistema de ciclovías. Caracas.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Con la existencia del tramo que viene de Plaza Diego Ibarra hasta Bellas Artes (ruta resaltada de color carne), se crea la comunicación por la Avenida Bolívar con el Parque Los Caobos; siendo esto parte de la propuesta, que se plantea a lo largo del Paseo Colón hasta Plaza Venezuela (de color verde se encuentra el tramo comprendido en la propuesta); esta conexión se prolonga hasta el inicio del BSG en las Residencias Livia Gourvemeur, para unirse con la ciclovía ya existente que continúa hasta la UBV en Los Chaguaramos (esta ruta de color rojo).

Luego se puede apreciar un potencial en la conexión Plaza Venezuela Chacaito, negando la posibilidad de atravesar el BSG con una ciclovía, se identifica la oportunidad de usar la calzada de la Ave. Casanova en sentido Oeste-Este y la Ave. Solana en sentido Este-Oeste, a través de canales compartidos, integrando al ciclista con el vehículo; este proyecto se planea englobar en el proyecto de “Reordenamiento integral de la conexión del BSG con Chacaito” encabezado por PDVSA La Estancia (demarcado con color azul, la posible conexión).

De lograr crear este sistema de ciclorutas que se extiende desde la Plaza Diego Ibarra hasta Chacaíto, se formaría un eje conector que podría integrar el Este con el Oeste de la ciudad, sin mencionar la motivación para el caraqueño, en donde se le invita al conductor a ser parte de su ciudad y que se utilicen nuevos modos de transporte con la finalidad de cuidar la Gran Caracas.

En función a los lineamientos expuestos anteriormente, se encontró la necesidad de continuar el BPV más allá de la fuente, es por ello que la propuesta de la ciclovía se repotenció al plantearla como una “Ciclocaminería”, en donde tanto el ciclista como el peatón pueden hacer vida juntos, principalmente en el tramo conector del Paseo Colón hasta el Parque Los Caobos. Es por su carácter de Ciclocaminería que se le permite adentrarse en el bulevar propuesto, manteniéndose como una nueva actividad que le dará vida al espacio público y se obtendrá un nuevo espacio para la recreación y salud dentro de la ciudad. (Ver imagen 3.48.)



Imagen3. 48 Ciclocaminería Plaza Venezuela.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

La Ciclocaminería de Plaza Venezuela es muy diferente a las ciclovías ya construidas, esta plantea un recorrido en donde resulta grato ser parte de la dinámica del bulevar y a la vez hacer ejercicio; esta cicloruta cuenta con las medidas internacionales de 2,3 m para tramos en dos sentidos, incorporando ahora la presencia del peatón en ella, con fines deportivos; esta Ciclocaminería se pensó como un circuito de trote para aquellos que no cuentan con bicicleta, a su vez permite la extensión del bulevar hasta el Parque Los Caobos, principio el cual resulta fundamental para el recorrido que remata en este parque de importancia para Caracas; se debe

destacar que gracias a esto se generan razones para transitar el tramo del paseo Colón rehabilitado por PDVSA La Estancia, se busca recuperar la imagen y reputación de estos hitos que ahí residen, que se encuentran abandonados y poco apreciados por la comunidad caraqueña, es por eso que se propone un recorrido recreativo y cultural que resulte una experiencia inolvidable.

La ciclovía se encuentra recubierta de un adoquinado rojizo de un color llamado “corten”, de fácil instalación y que viene a hacer contraste con los adoquines colocados en los cruces peatonales y bulevar. (Ver imagen 3.49.)



Imagen3. 49 Adoquinado Corten. Ciclocaminería.

Fuente: www.breincobluefuture.com

El uso del mobiliario urbano no solo favorece a la dinámica dentro del bulevar, sino que también son de utilidad para la ciclovía, entre los cuales se destacan los bancos urbanos, los bebederos urbanos y las luminarias, haciendo énfasis en la última por el factor seguridad; sin embargo el mobiliario fundamental que la complementa son los estacionamientos para bicicletas (Capítulo 3. Punto 8). Los estacionamientos propuestos son de alta calidad y muy funcionales para la seguridad de la bicicleta debido a su diseño; a lo largo de la Ciclocaminería se proponen 4 puntos de estacionamiento, estos en función a las actividades que se generan en sus alrededores, buscando la mayor intensidad de usos para poder satisfacer esta demanda. (Ver imagen 3.48)

Un enfoque que se debe abordar es la justificación de por qué se desarrolló la Ciclocaminería en la acera Sur y no en la Norte; pues esto se debe a los nodos de conflictos dentro del sector, en donde se pudo apreciar los dos escenarios, mostrando así como principal afectación, la intervención de la Ave. Las Acacias con la Gran Avenida, situación que se manifestaba tanto para el peatón como para el ciclista, es por esto que la solución se vio reflejada en el tratamiento de las alturas de la calzada según los tramos de interés; al elevar la calzada a nivel del bulevar, se genera un reductor de velocidad funcional, en donde sirve como un paso de los peatones a nivel que motivan a su tránsito dirección Este-Oeste hacia la redoma de la fuente y permiten un paso seguro del ciclista.

El encajonamiento de las ciclovías es un error común, ya que la bicicleta no se ve como un medio de transporte alternativo que puede compartir la calzada, razón por la que no se tiene una cultura de la población para aceptar estas nuevas ideas; tanto por parte conductor ni del peatón, se posee ese entendimiento a la presencia del ciclista en la trama vehicular y por eso la ocurrencia de numerosos accidentes. Al tener esto en consideración, se estima que con el desarrollo de estas ciclorutas en la ciudad y el inicio de campañas que busquen hacerle llegar esta información a la población, presenta una oportunidad para cambiar el modo de pensar del caraqueño y lograr el aprovechamiento de estas rutas al 100%.

En este caso se plantea una sola parte del tramo que comparte la calzada con el vehículo y posteriormente se incorpora al bulevar; la señalización hace el papel de mantener informado al vehículo que no se encuentra solo y debe compartir el canal (Ver imagen 3.50.), esto podrá servir como piloto para ver el comportamiento de estos diferentes modos de transporte y analizar si es posible aplicar los canales compartidos en otras partes de la ciudad.



Imagen3. 50 Tramo de calzada compartida Ciclista/Vehículo.

Fuente: Edición Propia.

La propuesta de la Ciclocaminería en línea general resulta muy simple debido a que son pocos los puntos de conflicto y la mayoría de ellos se pueden solucionar con señalización y semáforos que permiten el paso tanto del peatón como del ciclista; sin embargo, hay un punto de conflicto que se le debe prestar sumo cuidado por su ubicación y dinámica vial, este lugar es el elevado que da la conexión con el Parque Los Caobos; este siendo el punto más importante de la Ciclocaminería, requiere de una demarcación más sólida que le brinde protección tanto al ciclista como al peatón, destacando que en este tramo de la vía los carro vienen en sentido contrario a los ciclista y peatones que viajan en dirección Este-Oeste. Para darle solución a la principal problemática en ese sector, se proponen reductores de velocidad que obliguen al vehículo a ir más despacio y no poner la vida de los usuarios de la ciclocaminería en peligro; cabe destacar que esto alentaría el tránsito vehicular pero no obstruiría en su fluidez, pasando de tres canales expresos a dos canales amplios en donde se pueden aprovechar las visuales del elevado hacia el Paseo Colón y la nueva ciclocaminería gracias a los reductores de velocidad. (Ver imagen 3.32)

Para dar a entender la imagen que se busca en la Ciclocaminería, se puede ver su desenvolvimiento a lo largo del BPV, en las secciones de vía mostradas anteriormente; sin embargo para el estudio del punto de conflicto, se profundizó aún más y se obtuvo lo siguiente.

Escenarios Ciclocaminería

Se analizaron cuatro puntos específicos de esta parte de la propuesta (Ver imagen 3.51.)



Imagen3. 51 Plano de ubicación de Montajes Fotográficos.

Fuente: Edición Propia.

Fotografía 1

Comparación de lo existente con lo que se está proponiendo. (Ver imagen 3.52.)



Existente



Propuesto

Imagen3. 52 Fotomontaje N° 1. Entrada Parque Los Caobos

Fuente: Edición Propia.

Entrada al Parque Los Caobos, cuenta con un espacio amplio que les da la bienvenida a los usuarios que realizan el viaje; este punto cuenta con un estacionamiento de bicicletas al lado de la pasarela peatonal, zona donde se proponen nuevas actividades que dinamicen su uso.

Fotografía 2

Comparación de lo existente con lo que se está proponiendo. (Ver imagen 3.53.)



Existente



Propuesto

Imagen3. 53 Fotomontaje N° 2. Rampa de acceso desde el elevado.

Fuente: Edición Propia.

Este tramo presenta un nivel de conflicto alto a causa de individuos en situación de calle que pernotan allí, que deterioran el espacio y se encargan de hacerlo inseguro; al recuperar esta conexión se genera una oportunidad a nivel de paisajismo, que le dé respuesta al trabajo hecho en la recuperación del Paseo Colón por PDVSA La Estancia.

Fotografía 3

Comparación de lo existente con lo que se está proponiendo. (Ver imagen 3.54.)



Existente



Propuesto

Imagen3. 54 Fotomontaje N° 3. Ciclocaminería, acera dirección Parque Los Caobos.

Fuente: Edición Propia.

Este fotomontaje muestra el comportamiento de la ciclocaminería al descender de la rampa de acceso, en donde se colocará un borde vegetal para darle protección al ciclista y el peatón, aunque su función primordial es la de evitar el cruce indebido de la calzada por los peatones e incentivar al uso de la pasarela.

Cabe destacar que la rampa de acceso se moldea según la topografía, para neutralizar las pendientes y el ciclista no adquiera altas velocidades al salir de ella.

Fotografía 4

Comparación de lo existente con lo que se está proponiendo. (Ver imagen 3.55.)



Existente



Propuesto

Imagen3. 55 Fotomontaje N° 4.

Fuente: Edición Propia.

Este punto se encuentra debajo del elevado, en la actualidad resulta ser un espacio de miedo, debido a la inseguridad del sector; en la propuesta se busca complementar el acceso al Parque Los Caobos, con actividades atractoras y llenas de vida. En este punto se plantea la utilización de los nuevos mobiliarios, en donde se encuentran lúdicos infantiles, luminarias, bancos circulares o alargados, bebederos urbanos y los columpios de techo (Ver imagen 3.37.). Cabe destacar la colocación de vegetación al borde de la acera, para darles seguridad a los niños y evitar el cruce indebido de la calzada.

Modelo de Gestión

Para la ejecución de la ciclocaminería se engloban los mismos términos mencionados para el bulevar, sin embargo en este caso se debe hacer mayor énfasis en la comunicación con los proyectistas de la Alcaldía del Municipio Libertador, debido a su competencia y experiencia en la proyección de los dos tramos anteriores de ciclo vía.

De igual forma, para su ejecución y perdurabilidad en el tiempo se requiere tomar en consideración los siguientes puntos:

- Se debe ser estrictos con el cumplimiento de las normas internacionales para el diseño de ciclo vías, es por eso que al ejecutar el proyecto se deberá contar con un especialista que monitoree todo el proceso.
- La debida señalización tanto dentro como fuera de la ciclocaminería serán clave para el funcionamiento correcto del tramo y para garantizar la seguridad a sus usuarios.
- Plantear la realización de un manual de mantenimiento constante, que mantenga el tramo en buen estado.
- La generación de campañas culturales para hacerle llegar a la población la importancia del medio ambiente y la utilidad y practicidad del uso de la bicicleta.
- La aplicación de políticas públicas para aquellos que no cumplan con las normas, esto incluiría desde un motorizado haciendo uso de la ciclocaminería, poniendo en riesgo la vida de los usuarios, hasta la presencia de un ciclista que no esté utilizando los equipos de seguridad requeridos para andar en bicicleta.
- De igual forma la continuación de campañas educativas para aprender el uso de la bicicleta, así como las Biciescuelas y charlas informativas sobre el tema.

La principal herramienta que permitirá que el proyecto sea duradero en el tiempo, son sus usuarios; en donde si se le da vida al sector y posee un flujo constante de ciclistas y peatones, se convertirá en un área consolidada de interés para toda Caracas.

3. ACERA PREVISORA

Descripción

Esta sub-propuesta viene comprendida como parte de solución del nodo existente al final del BSG; este nodo como se pudo ver en el diagnóstico, posee un impacto de alta interacción entre el peatón y el vehículo, destacando el elemento “flotante” del ciclista que llega a este punto de la ruta y no tiene un destino específico para continuar el recorrido; el principal problema de este punto es la anarquía por parte del vehículo y los motorizados en la calzada, lo que genera conflicto y un ambiente tenso de descontrol, en donde el peatón es el único que corre riesgo al estar expuesto a esta dinámica.

Es por eso que surge la oportunidad de darle solución a este cruce, con la rehabilitación de la Gran Avenida y sus áreas de injerencia. Al existir la necesidad, solo queda plantearse qué acciones se deben llevar a cabo para eliminarlas o en su defecto minimizarlas; razón por la que el elemento social se vio particularmente enfocado en este punto, al ser un lugar de confluencia de numerosos actores.

En primera instancia, se plantea la prolongación del BSG, a través de la creación del BPV, en donde se plantea crear la conexión inicial elevando la calzada al nivel de los adoquines, elemento característico de Sabana Grande; esto facilitaría el paso de un espacio a otro, tanto a nivel funcional como perceptual, en donde se crearía un reductor de velocidad para el vehículo, que ayudaría a crear un ambiente más amigable para el peatón, y a su vez generaría una percepción del espacio que te invita a continuar el recorrido en dirección a la fuente de Plaza Venezuela. (Ver imagen 3.56.)

A nivel peatonal surgen la problemática de que el sector no posee una acera consolidada en el tramo Norte de La Gran Avenida, que permita y una conexión segura con el BSG, situación por la cual el transeúnte debe formar parte del caos de la calzada por no contar con una acera. Para darle solución a esta, se propone aprovechar el espacio de la calzada proveniente de la calle por donde baja el Metrobús; en donde se colocaría a nivel de la acera, creando un espacio más amplio para el peatón, destacando el uso de los demarcadores viales para definir el tramo vehicular (Ver imagen 3.57.), tanto de esta calle como en la Ave. Las acacias. Este concepto de los demarcadores viales es aplicado en las intersecciones dentro del BSG con éxito, razón por la que se busca aplicar la misma expresión dentro del BPV.



Imagen3. 56 Propuesta Acera de La Previsora. Conexión con el BSG.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.



Imagen3. 57 Demarcadores Viales

Fuente: www.vivesabanagrande.com

Otro planteamiento tratado dentro de esta sub-propuesta, es el ordenamiento y reubicación de las cooperativas de Taxis y Mototaxis, principalmente los emplazados a lo largo de la Ave. Las Acacias; en donde se desea el uso de bahías vehiculares para para el punto de carga y descarga de pasajeros de autobuses, lo que brindará más espacio en el resto de la manzana para ordenar ese tramo compartido por motorizados, taxis y vehículos pertenecientes al 171 ubicado en el BSG. (Ver imagen 3.58.) Este tratamiento se plantea de la misma manera frente la estación de metro en La Gran Avenida (Ver imagen 3.59.), generando menos congestión y creando un tráfico fluido.

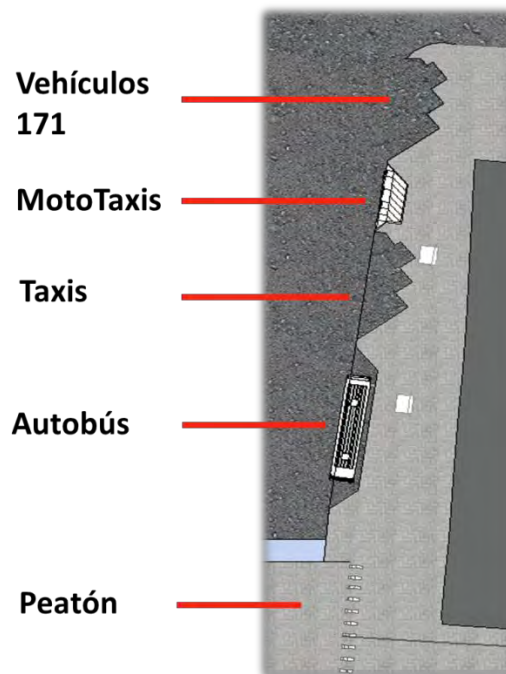


Imagen3. 58 Reordenamiento acera Ave. Las acacias.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

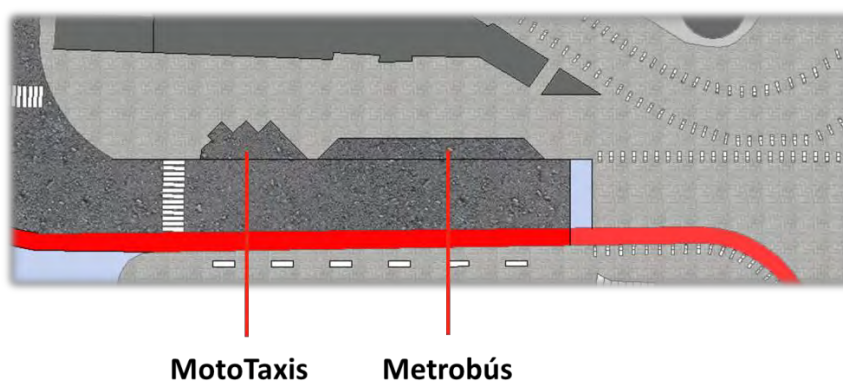


Imagen3. 59 Reordenamiento acera Ave. Las acacias.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Modelo de Gestión

Se debe mantener comunicación con la Alcaldía del Municipio del Libertador, la cual quiere encargarse de la reestructuración de la acera este de la Gran Avenida para su rehabilitación, bajo los lineamientos de PDVSA La Estancia; de igual forma mantener relaciones con el GDC que se encuentra encargado de la rehabilitación del cine ubicado en el edificio de La Previsora.

Este actor de La Previsora, mostró interés para la colocación de una escultura que sirva de arco de entrada sus oficinas; razón por la que la factibilidad de esta sub-propuesta aumenta, debido a que PDVSA La Estancia puede aprovechar esta intervención, para darle inicio a las suyas, comenzando con la rehabilitación del espacio frente La Previsora incorporando esta escultura y posteriormente extenderse a lo largo de la Gran Avenida.

Para la ejecución de esta sub-propuesta se debe considerar lo siguiente:

- Mantener comunicación con los actores; aprovechando su disposición positiva con relación a la rehabilitación de la gran Avenida.
- Hacer énfasis en la importancia del trabajo de la dirección de Acompañamiento Social de PDVSA La Estancia, cayendo en sus hombros una gran responsabilidad, la cual es el trato con las cooperativas de taxis y mototaxis, residentes y representantes de la economía informal en el sector.
- Aplicación de políticas públicas que velen por el cumplimiento de las normas; destacando la prohibición de estacionar vehículos o motocicletas en espacios de la calzada o aceras.
- El acuerdo entre partes, es la herramienta a utilizar por los planificadores encargados de la gestión del proyecto.

4. TORRE COMERCIAL

Descripción

Esta sub-propuesta aparece a causa de un uso poco consolidado, que aun cuando la zonificación existente plantea estas parcelas para uso “comercial comunal”, este elemento no es acorde a la dinámica que le rodea, razón por la cual se debe plantear una nueva actividad para este espacio. (Ver imagen 3.60.)



Imagen3. 60 Mercado la “Asoc. Coop. La Gran Manzana”

Fuente: Edición Propia.

En función a esto, se plantea intensificar el uso comercial en la parcela, a través de una estructura capaz de albergar una mayor variedad de actividades; de igual forma se busca incorporar el uso de oficinas, característico del sector, destacando el potencial aéreo de Plaza Venezuela, con sus altos edificios que simbolizan la dureza de la economía venezolana y en una época símbolo de prosperidad.

Esta parcela de 5.392,96 m² que se le suma los espacios de la estación de metro de 432,22 m², que resulta una oportunidad para desarrollar, debido a su denominación de “blanda”, se debe aprovechar de la mejor manera, aplicando los lineamientos del BPV, poniendo de protagonista al peatón.

No se busca crear otra estructura que se desvincule de su contexto, sino planificar un espacio que juegue con sus alturas y visuales para poder apreciar el verdadero potencial del bulevar; esta edificación a plantear maneja diferentes niveles que se comunican entre sí con rampas peatonales, permitiendo la movilidad del peatón dentro de un espacio público fuera de lo común. (Ver imagen 3.61.)

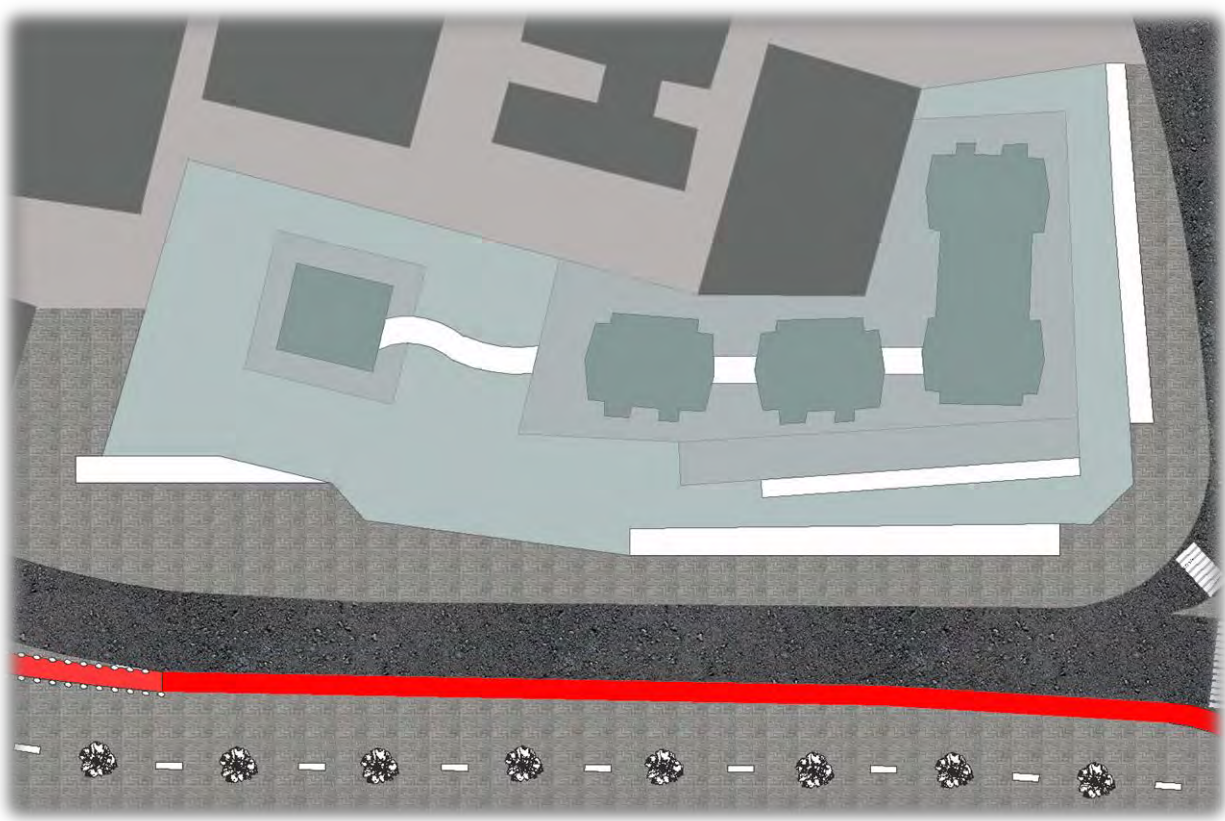


Imagen3. 61 Propuesta Torre Comercial.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Esta estructura plantea un basamento comercial integrado a la estación del metro, con una altura de dos pisos, contando con dos rampas de acceso lateral desde el nivel del bulevar; arriba de este se encuentran tres basamentos más que dinamizan el espacio público adentro de la estructura.

En el ala Oeste el basamento es de un piso con una estructura de 2 pisos arriba de ella con un uso comercial, que se comunica a través de un puente con el ala Este.

En el ala Este se unen dos basamentos, una de tres pisos y otra de cuatro pisos; la de tres pisos se encuentra comunicada por medio de una rampa con el nivel peatonal; en cambio el basamento de cuatro pisos, alberga tres edificaciones: dos torres de oficinas una de 14 pisos y otra de 10 pisos, y una edificación de 6 pisos con uso mixto (Comercio-Oficina). (Ver imagen 3.62.)

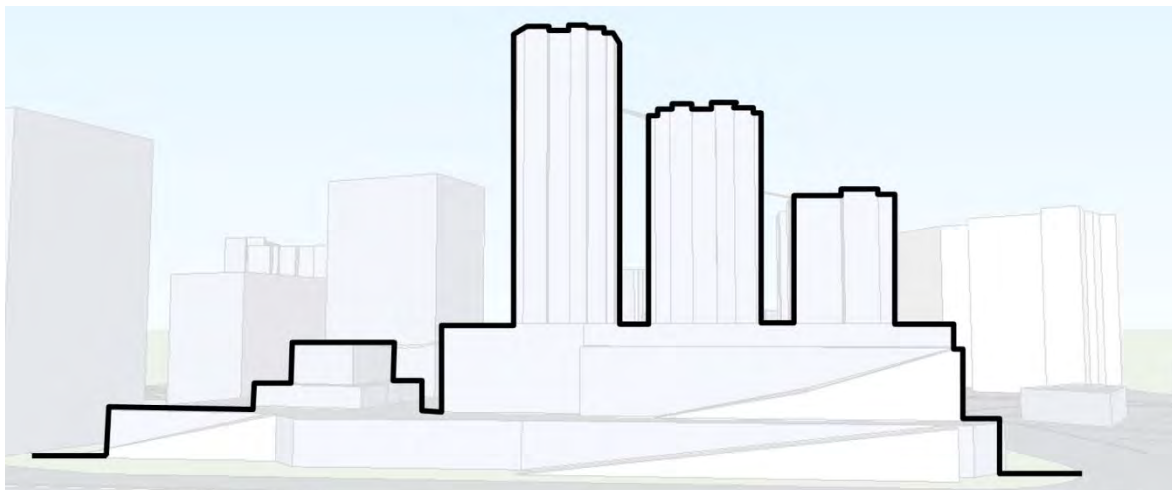


Imagen3. 62 Perfil Urbano. Torre Comercial.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

El concepto de las rampas y pasarelas, permite una dinámica que integra al peatón adentro de la estructura; de igual forma el juego con las alturas permite aprovechar las visuales, para apreciar el esplendor del bulevar y la fuente de Plaza Venezuela.

Se debe acotar, que la propuesta es a nivel urbano, y se plantean los lineamientos necesarios para definir la imagen urbana deseada; sin embargo esta sub-propuesta requiere de un análisis arquitectónico, razón por la que se recomienda darle continuidad al proyecto.

Referente

Para tener una mejor idea de lo que se desea, se presenta un referente que mantiene ideales similares a los propuestos; el Empire World Towers, son unas torres ubicadas en Miami, USA, comunicada entre sí a través de pasarelas que permiten al movilidad entre las estructuras y parten de un basamento integrado con las actividades de la calzada. (Ver imagen 3.62.r1)

Otro referente a mencionar es el Proyecto Sociópolis, en Venecia, Italia, que plantea el mismo enfoque que se busca en la propuesta, con edificaciones que se integran con la calzada a través de rampas que le dan vida al espacio con el protagonismo de los peatones. (Ver imagen 3.62.r2)



Imagen3. 62r1. Empire World Towers, Miami. USA

Fuente: <http://www.peruarki.com/empire-world-towers>



Imagen3. 62r2. Proyecto Sociópolis, Venecia. Italia.

Fuente: <https://socialescepcor.wordpress.com/tag/geografia-urbana/> ;

<http://venezia.llull.cat/2012/?p=443>

Modelo de Gestión

Para la realización de esta estructura, se requiere de un proyecto arquitectónico, sin embargo, a la hora del planteamiento el planificador puede especificar las VUF que deberá seguir el arquitecto.

Una vez desarrollado el proyecto, se deberá tomar en consideración los siguientes elementos:

- La negociación del espacio es fundamental para este planteamiento; sin embargo tras tener contactos directos con la población económica que hace vida en este espacio, se nota una cierta resistencia a estas ideas de cambio, tema que deberá abordar la dirección de Acompañamiento Social de PDVSA La Estancia.
- En caso de las negociaciones con los actores se dificulten se deberá recurrir a la “Expropiación por obras de utilidad pública”, con la finalidad de generar a imagen urbana propuesta para una mejor calidad de vida de sus habitantes.

5. MUSEO CAFÉ. LA ESTACIÓN DE SERVICIO LOS CAOBOS

Descripción

Esta sub-propuesta plantea la recuperación de una edificación con valor patrimonial, la cual es la estación de servicios Los Caobos; en la actualidad se encuentra utilizada como taller mecánico y venta de repuestos, actividad que deterioró significativamente la estructura. Esta al ser una edificación que le da borde a la redoma de la fuente, no cumple su función y actúa como refugio de motorizados a horas del medio día como resguardo del sol.

Por ende, se busca proponer una recuperación total de la estructura, que ha visto crecer la ciudad, se encuentra ahí desde 1944, años antes de la construcción de la fuente; esta edificación es parte de la dinámica de la redoma que aún se mantiene en pie tras tantos años de deterioro.

PDVSA La Estancia al reconocer su valor histórico plantea que la rehabilitación de La Gran Avenida, también tenga influencia en ella, petición que se ve materializada en el desarrollo de esta propuesta. (Ver imagen 3.63.)



Imagen3. 63 Perfil Urbano. Torre Comercial.

Fuente: PDVSA La Estancia

La propuesta consiste en mantener el recuerdo de lo que era, a través de la conservación del techo de la estación de servicios, que posteriormente se comunicará con un techo que se conecte con la nueva edificación, creando así una especie de corredor integrado con la fachada de la estación de servicios. Esta intervención además de generar una revalorización del enfoque patrimonial de esa esquina, se hace parte de la dinámica del bulevar, creando así una actividad atractora de viajes, en donde el transeúnte puede hacer una parada antes de seguir su recorrido. (Ver imagen 3.64.)

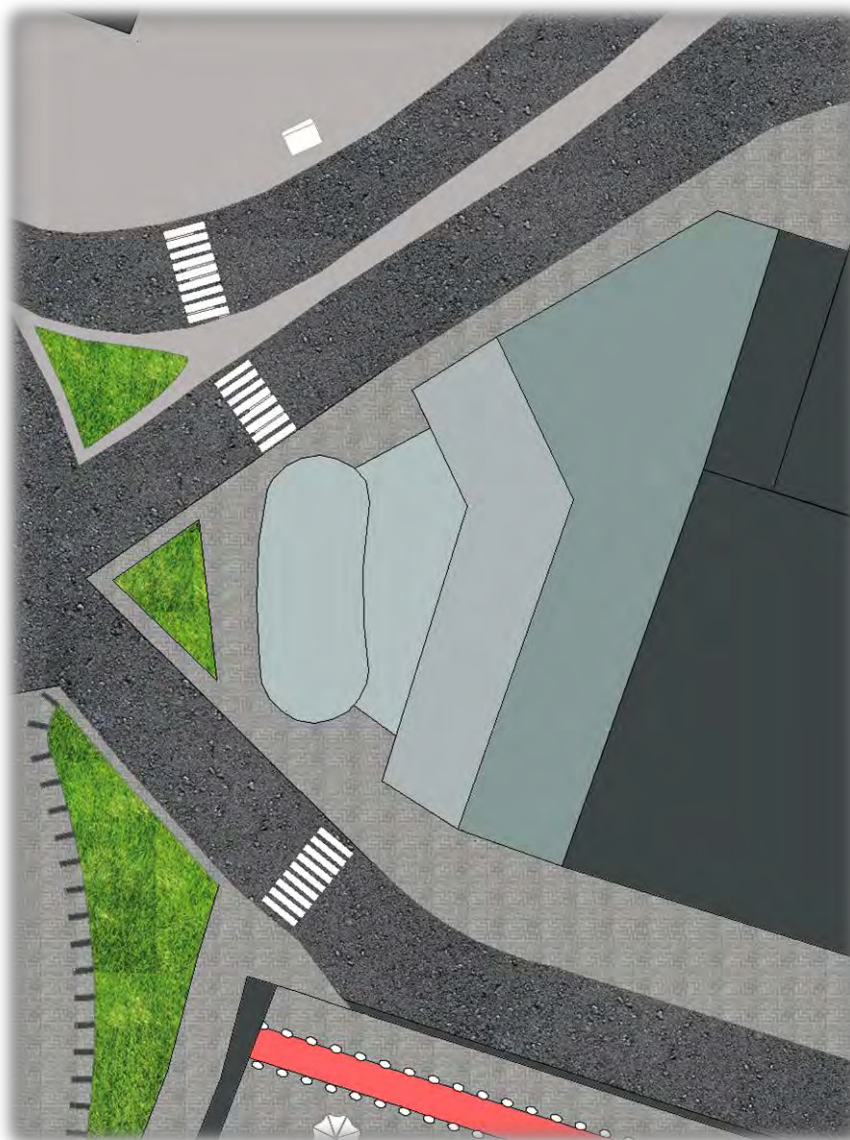


Imagen3. 64 Planta Museo-Café

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

La estructura a proponer cuenta con la misma fortaleza que la Torre Comercial, en donde los juegos de alturas permiten aprovechar las visuales, destacando principalmente la que da hacia la fuente de Plaza Venezuela, creando así el primer mirador peatonal al borde de la redoma, que permite apreciar la belleza de este hito tan importante para la ciudad.

La estructura es escalonada, con la finalidad de dar continuidad a la temática de la sub-propuesta anterior, el primer nivel posee doble altura y resulta de antesala a la edificación como tal; el segundo nivel alcanza una altura de cinco pisos, en donde a medida que el peatón va

subiendo, se encuentra con galerías de esculturas y fotográficas de la evolución histórica de Plaza Venezuela, enfocado desde el punto de vista de la Estación de Servicios; y el tercer nivel con una altura de dos pisos más, donde se consigue la actividad comercial y las grandes vitrinas que dan vista hacia la fuente de Plaza Venezuela y el nuevo Bulevar de Plaza Venezuela. La combinación de actividad recreativa con la cultural, garantizaría su utilización y por ende la generación de vida para el sector. (Ver imagen 3.65.)



Imagen3. 65 Perfil Urbano. Museo-Café.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Referente

La implementación de cambio de uso e intensificación de actividades atractoras para las edificaciones con valor patrimonial, resulta ser una solución eficaz para rehabilitar sectores de la ciudad, un ejemplo de esto es el “Café Mirador” en Coruña, España; que mantiene ideales similares a los propuestos en la rehabilitación de la estación de servicios. Este café en España se ha convertido en una atracción turística de importancia para Coruña y se espera que al proponer en Plaza Venezuela un hito de estas características, tenga las mismas repercusiones para la comunidad y sus alrededores. (Imagen3.65r)



Imagen3. 65r. Café Mirador, Coruña. España

Fuente: <http://www.mitbaby.com/cafeteria-cafe-mirador-188.html>

Modelo de Gestión

La edificación al ser catalogada como blanda a nivel estructural y estar bajo la denominación de Patrimonial, facilita la ejecución de su intervención; es por eso que a diferencia de los demás sub-proyectos, su modelo de gestión se enfoca más en un abordaje a nivel arquitectónico, que se encargue de diseñar con lujo de detalle este nuevo hito dentro de la ciudad.

Su sostenibilidad en el tiempo se encuentra garantizada en el sentido económico, ya que al ser una actividad generadora de fondos, se puede financiar su propio mantenimiento.

De las 8 sub-propuesta, esta es la que posee mayor factibilidad, sin embargo su dinámica viene ligada con la del bulevar propuesto, ya que sin solucionar las problemáticas de la redoma y darle solución a las condiciones precarias a lo largo de la Gran Avenida, las visuales del Museo-Café vendrían a reflejar únicamente caos e inseguridad.

6. PLAZA TERMINAL. PLAZA VENEZUELA

Descripción

La necesidad de organizar los modos de transporte urbano en el sector de Plaza Venezuela, es una problemática divisada hace mucho tiempo, desde el planteamiento del intercambiador modal en Zona Rental, sin embargo este proyecto nunca llegó a finiquitarse; en función a esta necesidad aun latente, se plantea aprovechar las zonas blandas al borde de la Gran Avenida, para buscar una solución.

Se pudo identificar los terrenos al lado del SEBIN, catalogados como blandos, que no se aprovechan al 100%, motivo por el cual se quiere plantear una estructura que cumpla funciones de terminal de autobuses, complementado con la actividad comercial y fortalecido por la dinámica del bulevar.

La reubicación de las diferentes rutas de transporte que hacen vida en Plaza Venezuela, mencionadas anteriormente en el diagnóstico, permitiría una mejor circulación dentro del sector. Siendo la redoma de la fuente una zona propicia para el desembarque de pasajeros, siempre se genera congestión a causa de esto; sin embargo al proponer un lugar de llegada que cumpla con las proporciones acordes a esta demanda.

El terminal busca ser no únicamente un intercambiador modal, sino también un elemento urbano que incorpore al peatón y se aproveche como un equipamiento para la interacción de los residentes.

La implementación de rampas peatonales que integran a la edificación con la dinámica del bulevar propuesto, vienen a ser de nuevo protagonistas del diseño, en donde invita al peatón a ser parte de sus actividades. Se plantea una edificación de tres pisos y uno subterránea, en donde cada nivel tiene una función específica y el último cumple funciones de plaza abierta que actúa como un mirador privilegiado con vista a la fuente de Plaza Venezuela y la nueva conexión del BSG con el BPV.

Este elemento se puede plantear como de uso provisional hasta que se desarrolle el proyecto de Villa nueva, pasando posteriormente a un uso comercial y recreativo: sin embargo, los proyectos provisionales tienden a durar mucho tiempo e incluso en ocasiones a convertirse en usos fijos; razón por la que se plantea como solución a las problemáticas viales dentro de Plaza Venezuela.

(Ver imagen 3.66.)

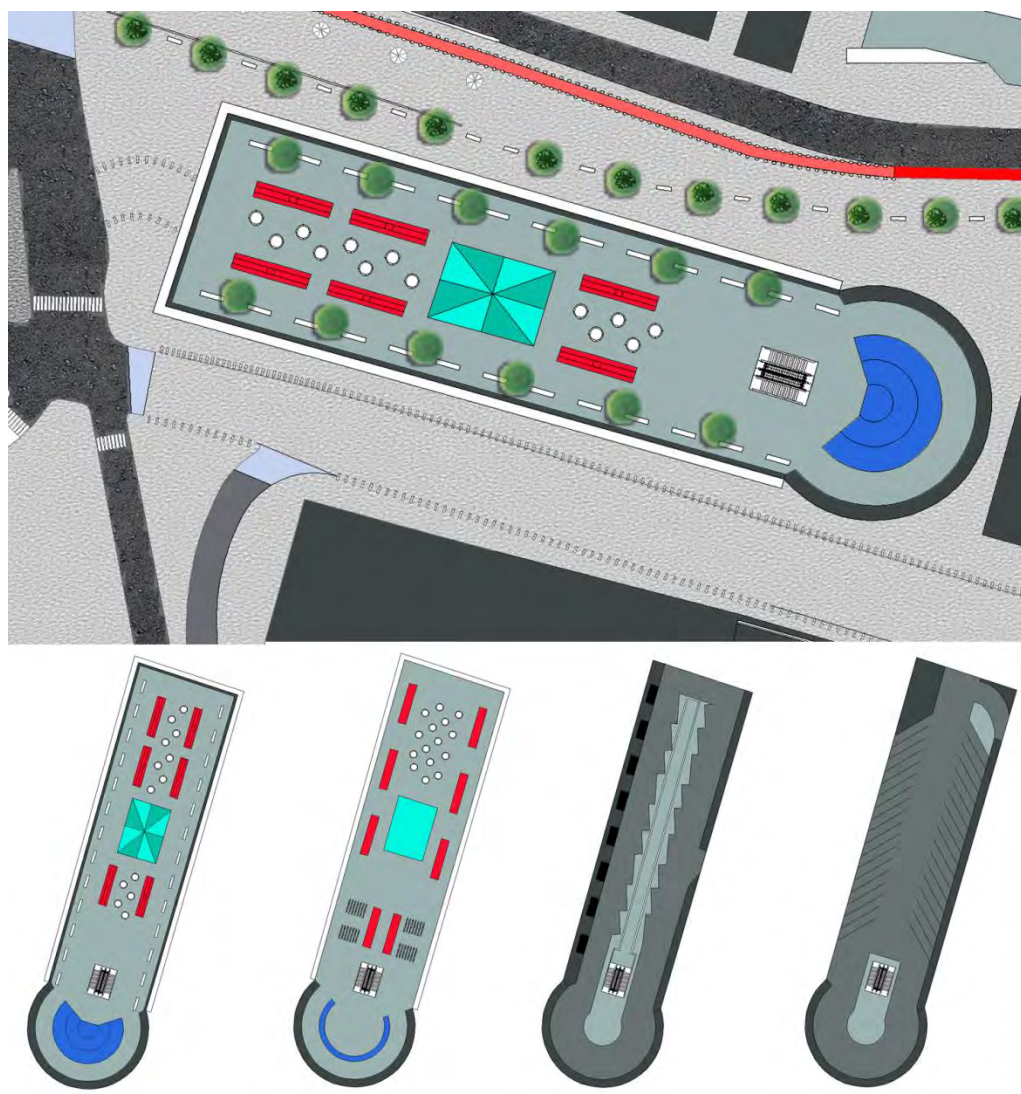


Imagen3. 66 Planta Plaza/Terminal.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Cada uno de los niveles de la estructura proponen un uso diferente, que permite el pleno cumplimiento de sus funciones; el tercer nivel plantea una plazuela al aire libre con funciones de mirador, en donde se consiguen comercios que dinamizan el espacio, se cuenta con mobiliario que ayuda al desarrollo de sus actividades, y en el área central un tragaluz que permite incluir a la estructura iluminación natural; el segundo nivel posee un comportamiento similar, sin embargo actúa con una modalidad de feria, que puede ser catalogado de igual forma como una sala de espera para el abordaje de sus autobuses, este nivel es el que se comunica con la acera a través de

la rampa peatonal, y sus ventanales en las paredes permiten aprovechar las visuales de la propuesta; el tercer nivel viene a ser el terminal como tal, es esta la zona de embarque de los autobuses, acompañado de accesos peatonales hacia el bulevar, sus dimensiones están diseñadas en función a la normativa (Ver tabla 3.1.); el nivel subterráneo viene a ser el estacionamiento de las unidades, en donde esperar hasta sus horas de embarque. El terminal manejaría tanto rutas cortas como rutas interurbanas, razón por la que se requiere de este nivel de estacionamiento.

Tabla 3. 1 Dimensiones de Autobuses.

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Autob%C3%BAs#Tama.C3.B1os_de_autob.C3.BAs

AUTOBUS	CAPACIDAD		DIAMETRO	
	ASIENTOS	MAXIMA	LONGITUD	ALTURA
1 PISO	35-40	100-120	10,6 - 12	2,3-3
2 PISOS	65-80	120-140	12 - 13,7	3,8 - 4,40

Referente

Este terminal presenta una oportunidad para el sector, de ser bien desarrollado podría crear una dinámica que favorezca la calidad de vida; para poder entender de mejor manera esta visión se puede hacer referencia al “Centro de Tránsito” de San Francisco, USA; se busca un impacto a menor escala de este referente, en donde convergen diferentes modos de transporte y actividades que fortalezcan la identidad del sector. (Ver imagen3. 66r)



Imagen3. 66r. El Centro de Tránsito, San Francisco. USA.

Fuente: <http://www.railway-technology.com/projects/transbay-transit-center-san-francisco/transbay-transit-center-san-francisco4.html>

Modelo de Gestión

Para esta sub-propuesta se requiere de la revisión arquitectónica, para poder optimizar la propuesta; sin embargo para su ejecución requiere prestar especial atención en los siguientes elementos:

- Para el tratamiento del terreno, en primera instancia se puede recurrir a la negociación , sin embargo estas parcelas en específico se le deberá aplicar la “Expropiación por obras de utilidad pública”, tomando en consideración como principal traba, la presencia de las instalaciones del SEBIN en un lateral.
- La propuesta a su vez plantea una conexión hacia zona rental, lo que puede facilitar la movilidad hacia el super mercado Bicentenario, es por eso que se deberá mantener comunicación con este actor, para profundizar en esta conexión.
- Al igual que las sub-propuestas anteriores, se busca su sostenibilidad en el tiempo, elemento que se encuentra al alcance, al tener actividades comerciales que puede destinar parte de sus ganancias al mantenimiento del terminal y sus adyacencias.
- Al cumplir horarios prolongados hasta altas horas de la noche, el factor iluminación será clave y a su vez generará una actividad que mantendrá vivo el bulevar, destacando su cercanía a la estación de metro.

7. ZONA DEPORTIVA

Descripción

Una problemática identificada en el diagnóstico fue la falta de integración de los espacios verdes dentro del sector, considerando entre estos los espacios recreativos, deportivos y culturales; en vista de esto, se planteó el BPV como el eje central de la propuesta, que buscaría integrar estos espacios a través del desarrollo de sus área de injerencia.

Es por ello que se busca aprovechar un espacio mal utilizado en la parte Sur de la poligonal, para crear un elemento deportivo-recreativo que le de vida a la zona Sur y se convierta en un nuevo hito de la ciudad, siendo parte del recorrido contenido en bulevar.

Esta sub-propuesta viene a aprovechar el espacio bacante atrás de los edificios de Misión Vivienda, sobre la Ave. Oropeza Castillo donde se une con la Calle Olimpo; este espacio se usa actualmente como estacionamiento de vehículos pesados y almacén de los sobrantes de la construcción de los edificios de Misión Vivienda. (Ver imagen 3.67)

Cabe destacar, que en los terrenos de Zona Rental se emplea una parcela vacía para uso deportivo, en donde los jóvenes de la comunidad practican fútbol e incluso es utilizado por personas de otras partes de la ciudad; sin embargo el estado de la cancha se encuentra en condiciones precarias, principalmente por el hecho de no estar destinada para ese uso.

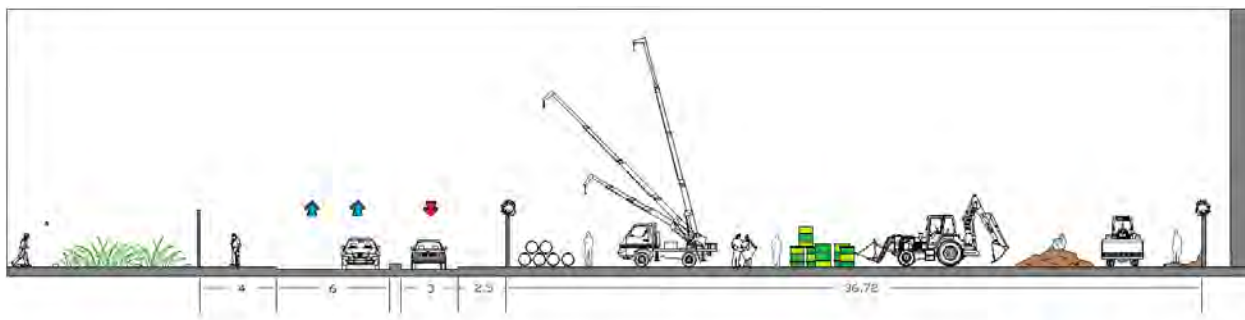


Imagen3. 67 Sección de vía F. Existente.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

En función a esta necesidad, se plantea la intervención de este sector, para conseguir un espacio agradable para el peatón y a su vez funcione como equipamiento deportivo de ámbito municipal; el tratamiento de la calle sería acorde al bulvar, en donde la calzada se colocaría a nivel de la acera adoquinada, delimitando el espacio vehicular con ayuda de los “demarcadores”.

La iluminación viene a ser un punto clave para la sub-propuesta, es donde no se busca crear otro espacio en la ciudad para el tráfico de drogas u otros actos vandálicos, esta zona deportiva contará con luminarias peatonales y vehiculares, además de un contante monitoreo de funcionarios de la ley aprovechando la cercanía a un módulo de policía existente.

Al ser un área recreativa, el tema de la vegetación se debe incorporar, en donde el pasto le dará la imagen deseada de zona verde, dando respuesta al terreno de la Zona Rental, el cual deberá ser intervenido de igual forma, para crear un espacio de calidad donde la comunidad pueda interactuar. Para esto se bajará la reja que se encarga de darle borde, poniéndola a un nivel donde el peatón pueda sentir que es parte del juego. (Ver imagen 3.68)

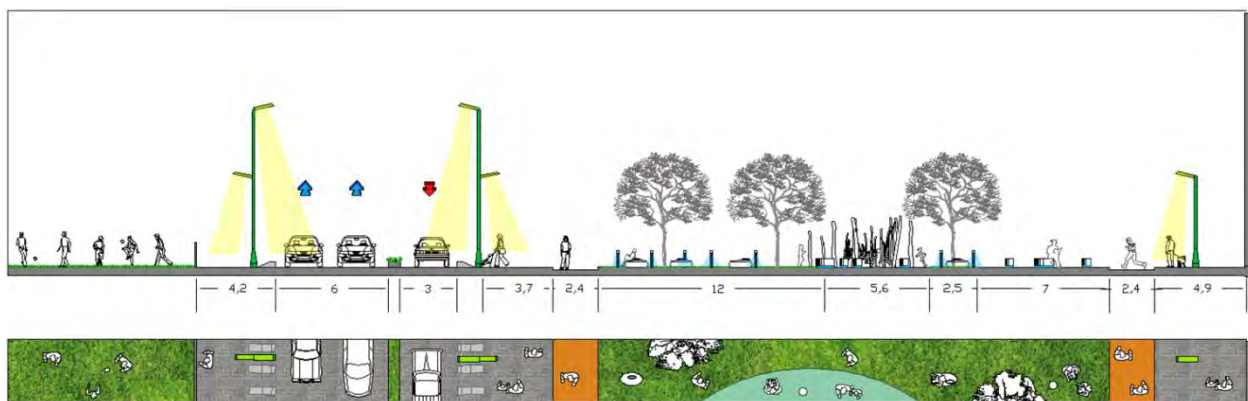


Imagen3. 68 . Sección de vía F. Propuesta.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

La zona deportiva contará con una pista de trote que le dará borde, esta pista compuesta de Tartan es una alternativa para el deportista, el cual luego de su recorrido por el bulevar puede terminar su entrenamiento en este circuito. (Imagen 3.69.)

La propuesta plantea tres tipos de islas, en las cuales se generarán actividades distintas; las de color gris son las islas de “áreas comunes”, en donde los mobiliarios tales como los bancos circulares y alargados, generan la interacción entre los miembros de la comunidad; las de color verde son las islas deportivas, en donde se encontrarán las “Máquinas Saludables” y en un equipo de TRX; las de color rojizo son las islas recreacionales, en donde los lúdicos infantiles no pueden hacer falta, además se incluye como propuesta piloto dos lúdicos españoles desarrollados anteriormente, el “Puente de Troncos” y el “Circuito de Redes”.

Los espacios verdes también poseen se mobiliario particular, en donde los bancos piedra y los bolardos con luz crean un ambiente diferente que invita a disfrutar de espacio público.

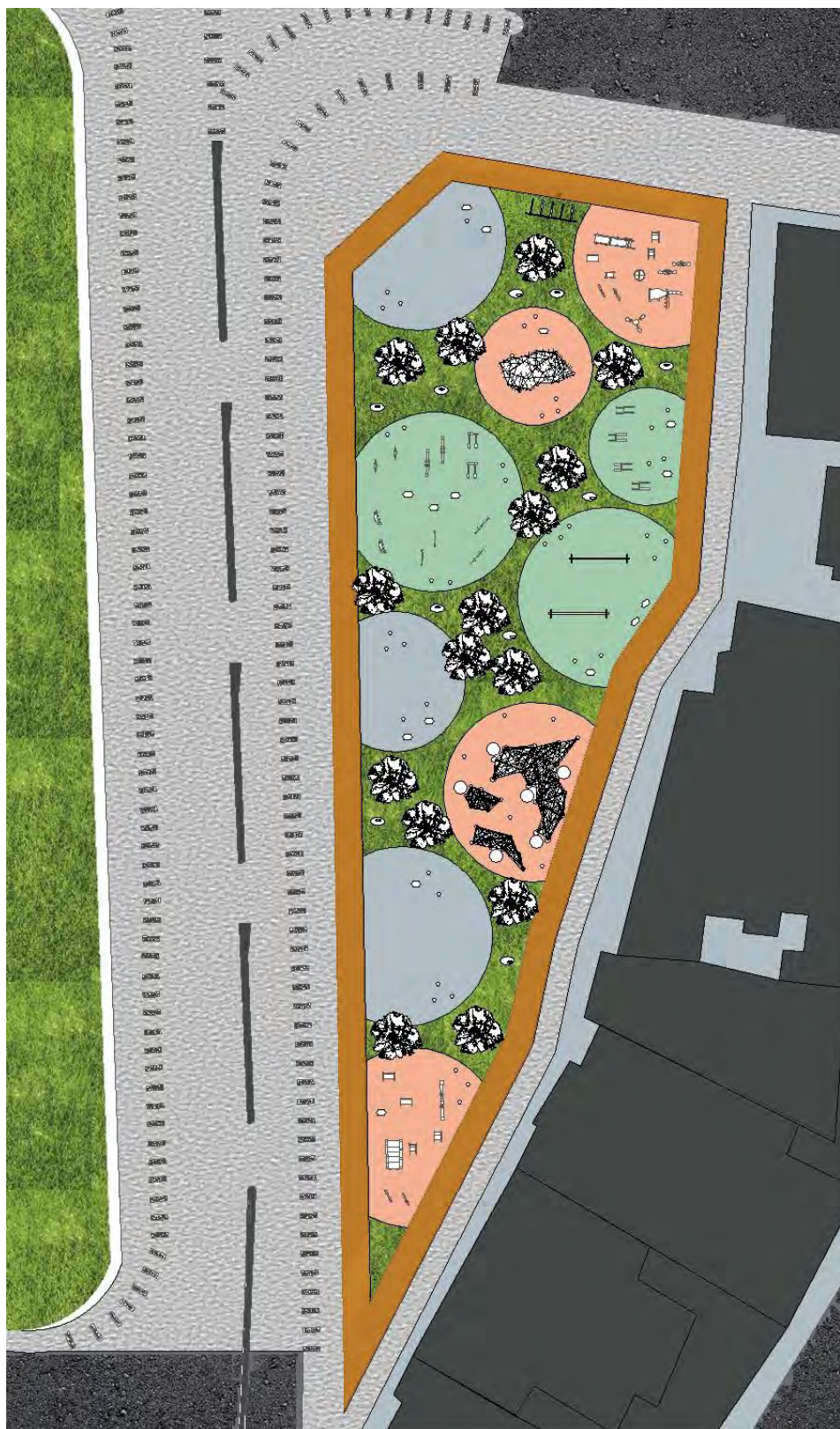


Imagen3. 69 Zona Deportiva. Propuesta

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Modelo de Gestión

Estos tres tipos de islas buscan crear un ambiente dinámico, que propicie al entretenimiento y unión de la comunidad; esta sub-propuesta posee un gran impacto social y contiene nuevos planteamientos para la ciudad, lo que causa expectativa para la comunidad.

Para la ejecución de este proyecto se requiere tomar en consideración lo siguiente:

- El cuidado y mantenimiento de los espacios, tanto de la cancha como de la zona deportiva, requiere de un manual de mantenimiento que facilite esta labor.
- La aplicación de políticas públicas para el cumplimiento de las normas, en función a la cercanía del espacio a un módulo de policía, se espera que esto se pueda lograr que relativa facilidad.
- Este espacio plantea iluminación para los mobiliarios, adquirido por paneles solares, lo que requiere de un monitoreo para su conservación.
- En la propuesta se coloca un punto de estacionamiento de bicicletas en este punto, que servirá de piloto para ver el comportamiento de estos estacionamientos dentro de la ciudad. Esto va acompañado al análisis del uso de la ciclocaminería y su integración de los espacios.
- Un espacio es tan vivo como las personas que lo usan, es por eso que se debe promover su uso y cuidado, entre los miembros de la comunidad, principalmente los residentes del edificio de Misión Vivienda.
- La generación de actividades con la comunidad que motiven a su uso y cuidado, labor que puede llevar la dirección de Acompañamiento Social de PDVSA La Estancia.
- La importancia del deporte y la salud combinada con actividades culturales y recreacionales, crean un espacio multimodal que puede servir de referente para el resto de la ciudad.

8. ZONA RENTAL

Descripción

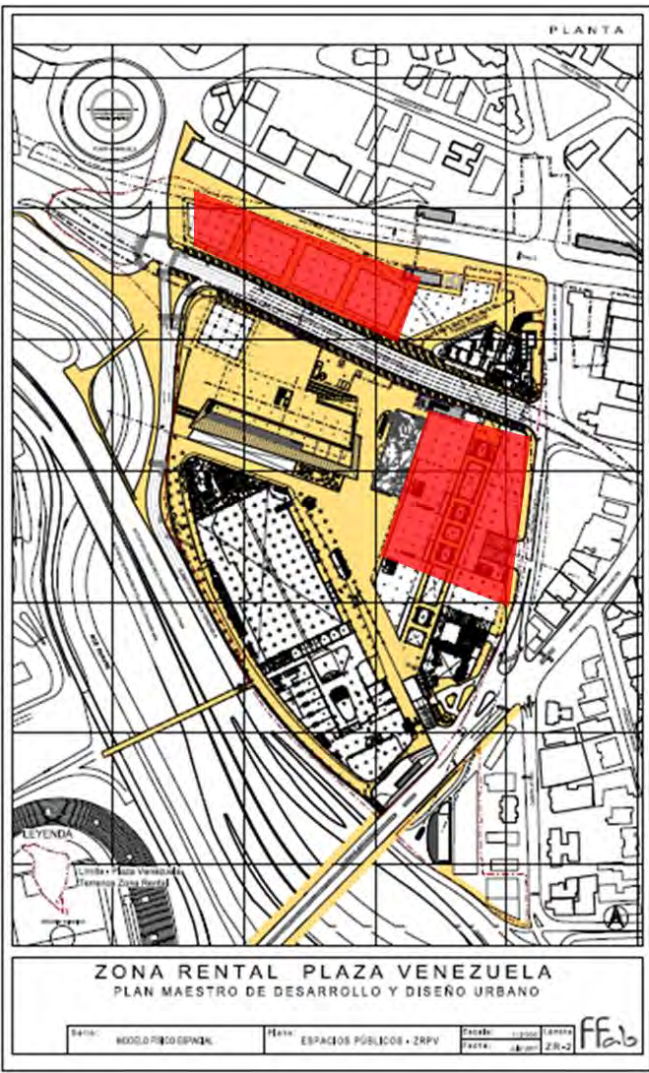
Este proyecto es incluido adentro de la propuesta, por la modificación que se le plantea; la evolución de este proyecto se vio detenida, dejando construcciones a medio terminar difíciles de remover, incluyendo los ideales de que en algún momento se reanude la construcción y este proyecto se vea materializado. Sin embargo la realidad del sector requiere efectuar algunos cambios a esta propuesta para darle soluciones “provisionales” a las problemáticas del sector.

Entre los cambios propuestos, se plantean dos intervenciones; en donde se cambia el uso destinado al Norte y Este de su poligonal.

Al Norte se debe modificar para el desarrollo de la Plaza Terminal y al Este la rehabilitación de la cancha de fútbol frente a la Zona Deportiva.

El poder modificar el proyecto de Zona Rental, para efectuar las “obras provisionales”, requiere de la afectación de estas tierras con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la comunidad y construir un sistema integrado entre los espacios de Plaza Venezuela. (Ver imagen 3.70)

Cabe destacar que se plantean estas nuevas intervenciones urbanas para funcionar con la nueva dinámica que se busca en la propuesta, tomando en consideración los adelantos existentes sobre el proyecto de Zona Rental, creando así una armonía entre estos diferentes elementos que sea duradera y funcional en el tiempo.



FACHADAS PROYECTO

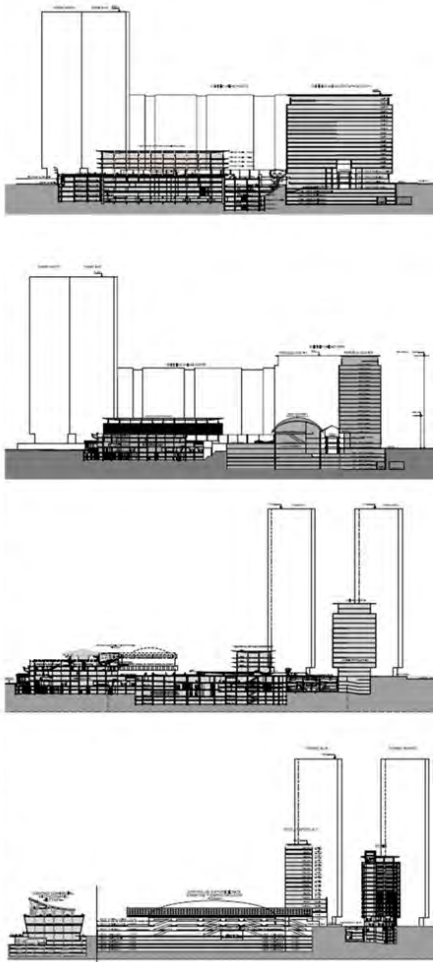


Imagen3. 70 Proyecto Zona Rental
 Fuente: Fundación Andrés Bello. Edición Propia.

3.10. IMAGEN URBANA PROPUESTA

Una vez desarrollada la propuesta, se requiere verla en conjunto, para poder apreciar la imagen urbana deseada.



Imagen3. 71 . 3D Propuesta. Plaza Venezuela.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

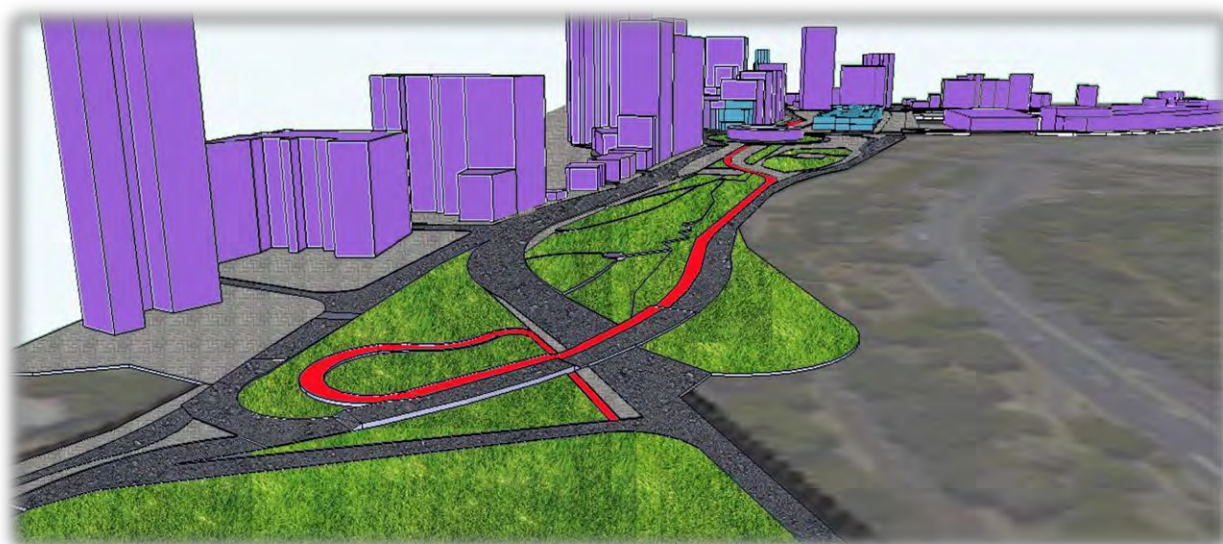


Imagen3. 72 3D Propuesta. Paseo Colón.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

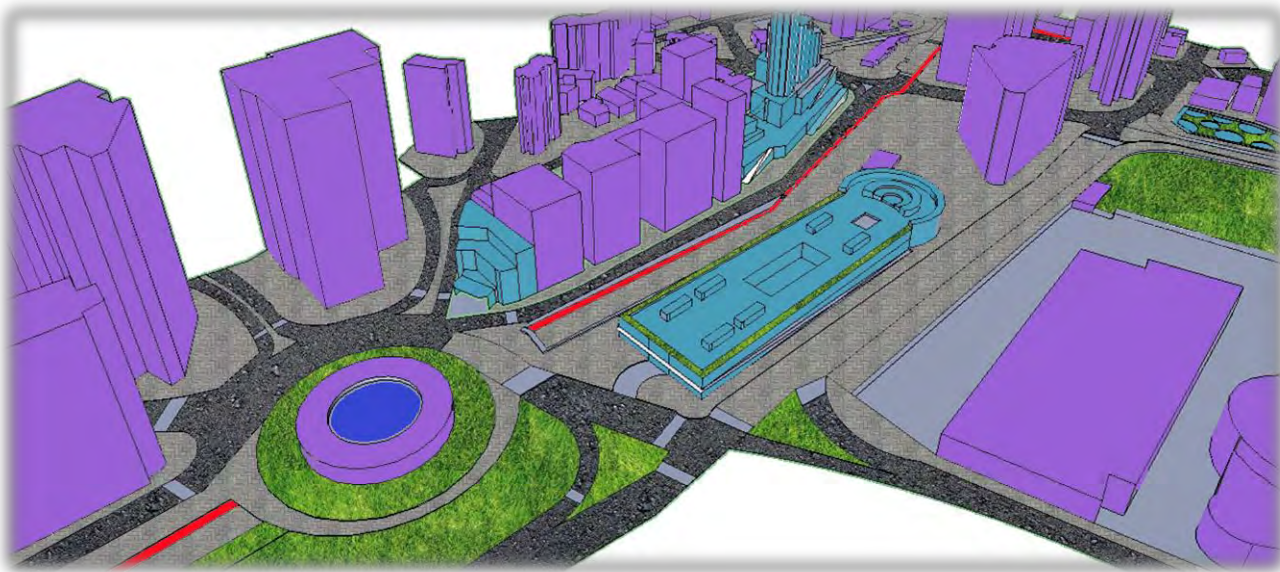


Imagen3. 73 . 3D Propuesta. Redoma de la fuente.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

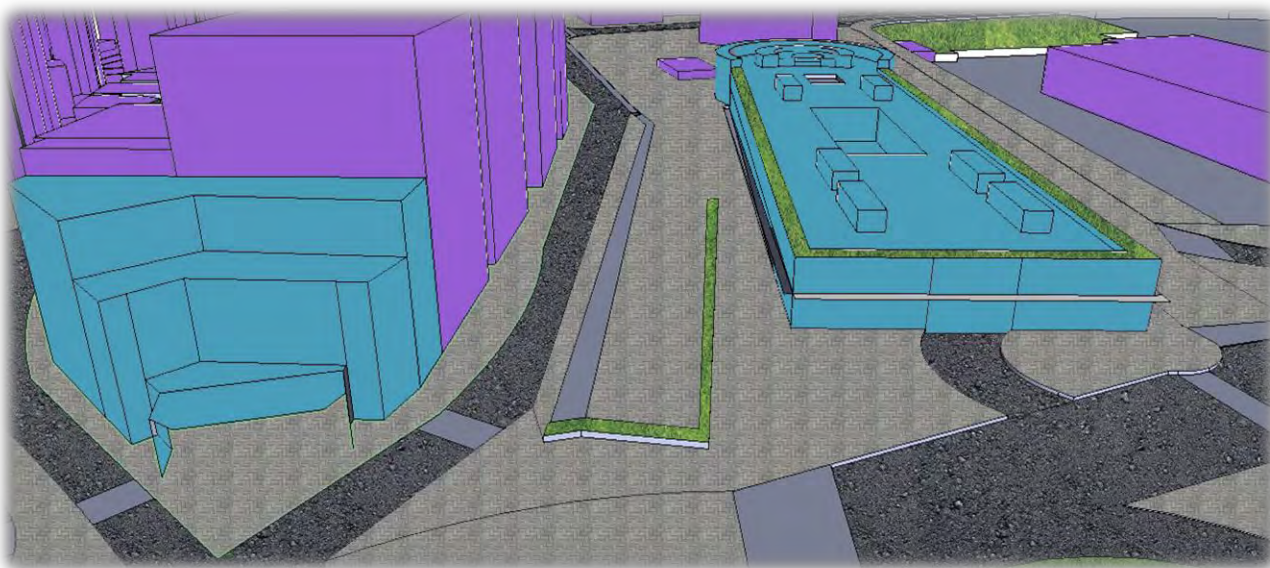


Imagen3. 74 . 3D Propuesta. Edificaciones propuestas.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

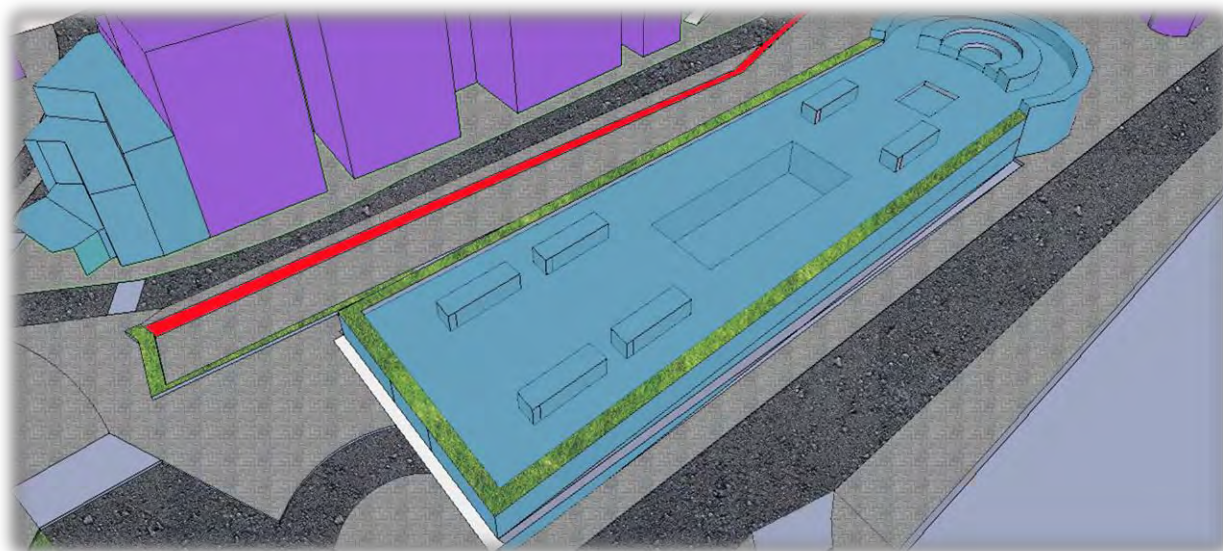


Imagen3. 75 3D Propuesta. Plaza Terminal.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

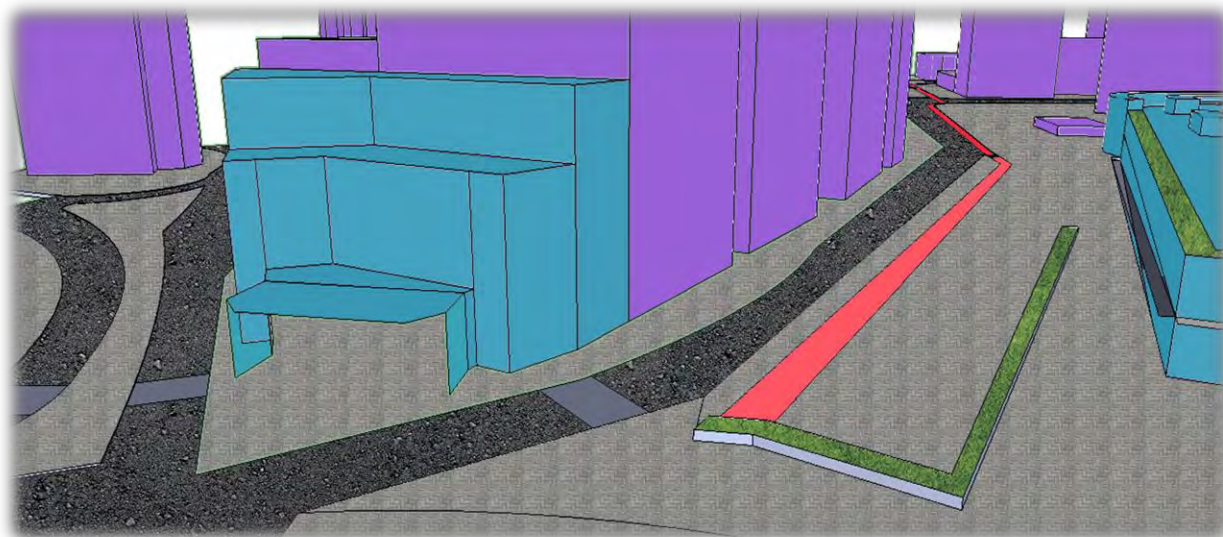


Imagen3. 76 3D Propuesta. Museo Café.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

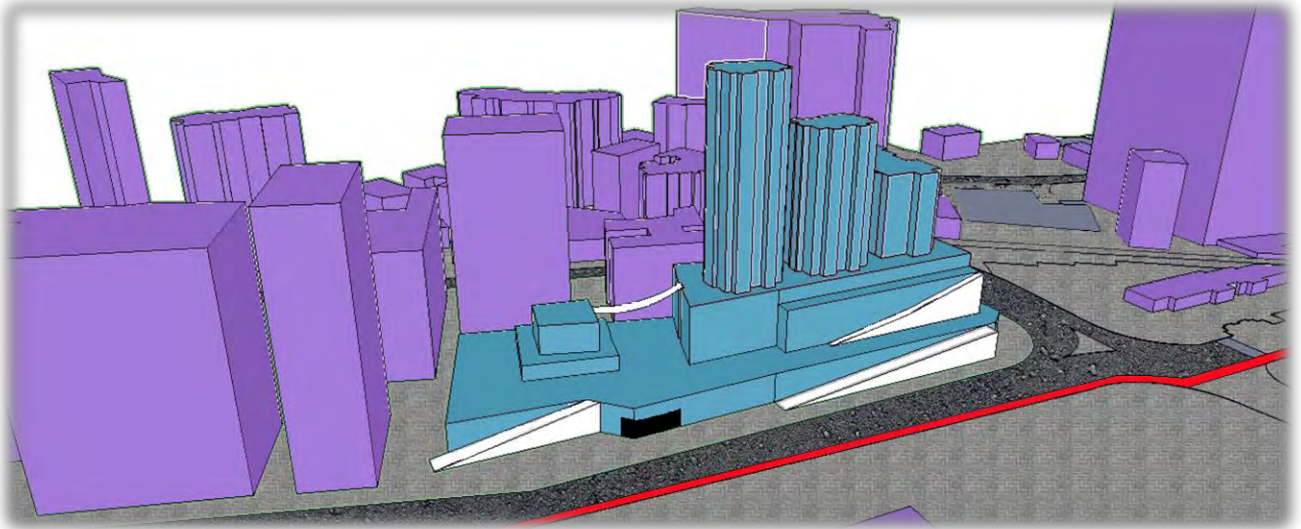


Imagen3. 77 3D Propuesta. Torre Comercial 1

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

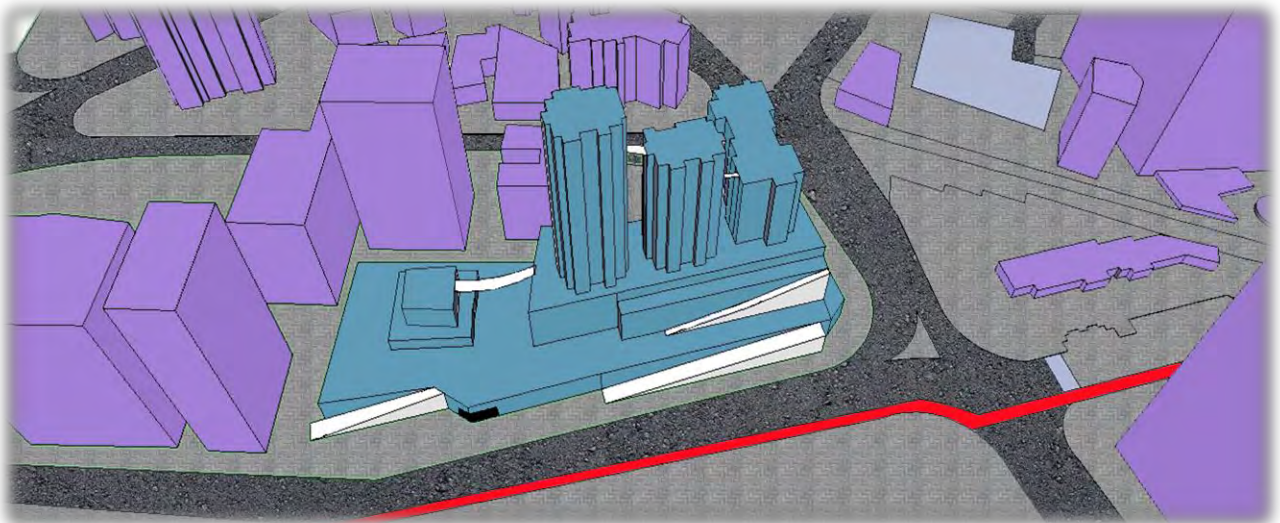


Imagen3. 78 3D Propuesta. Torre Comercial 2

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

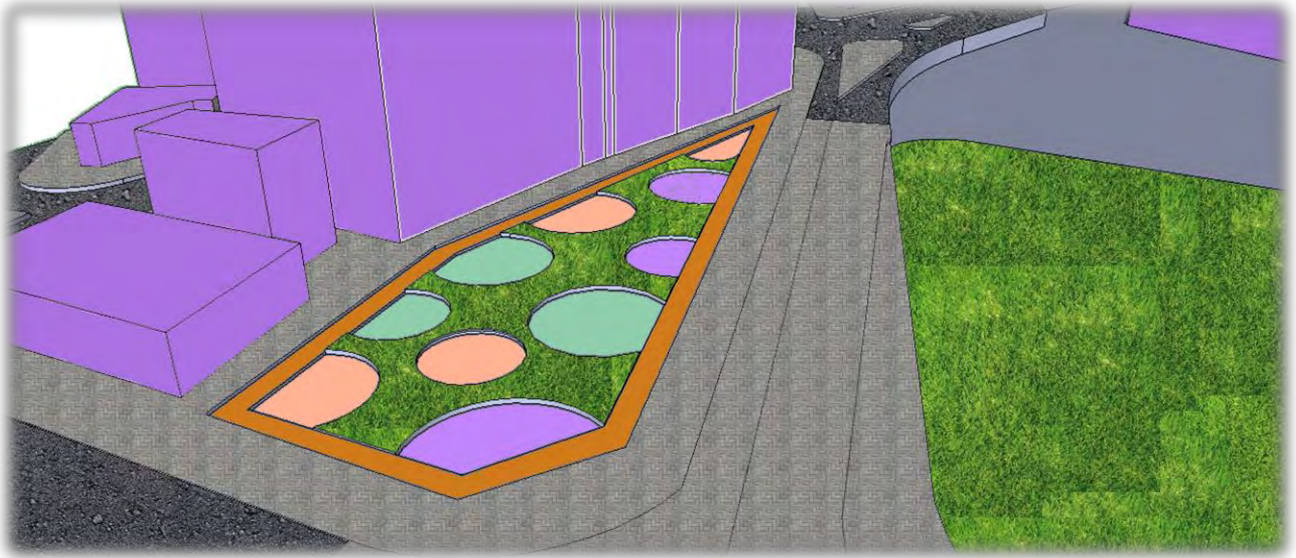


Imagen3. 79 3D Propuesta. Zona Deportiva

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.



Imagen3. 80 3D Propuesta. Acera Previsora

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

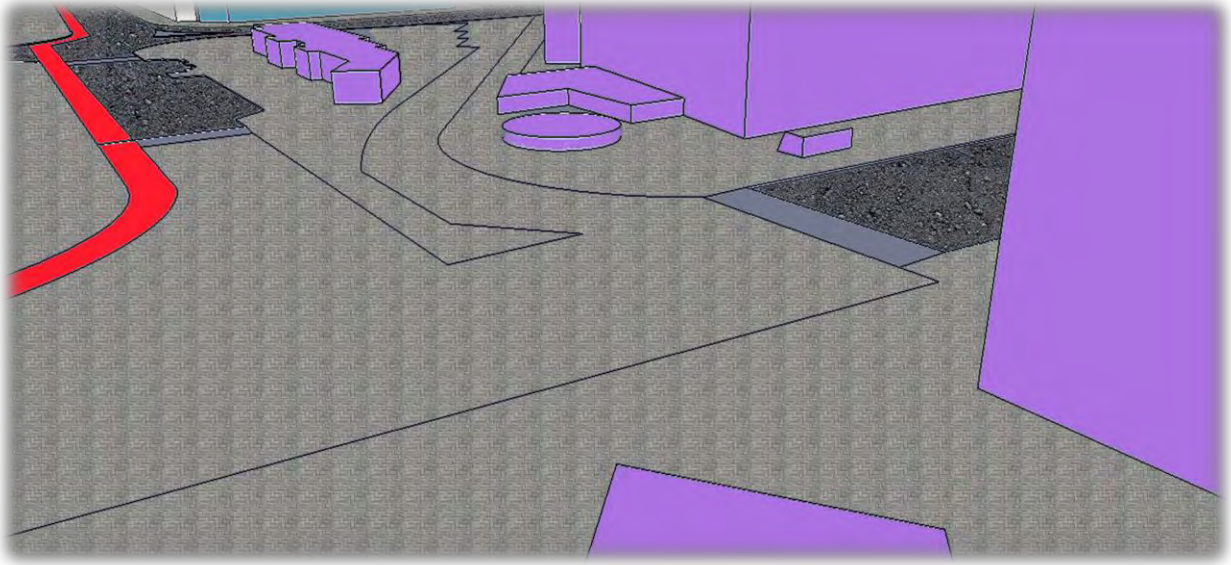


Imagen3. 81 3D Propuesta. Conexión BSG-BPV.
Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

Una vez vista la imagen urbana deseada, se puede analizar el perfil urbano que adquirió el sector; para esto se plantea una serie de perfiles urbanos que permitirán dibujar el “borde urbano”. (Ver imagen 3.82)

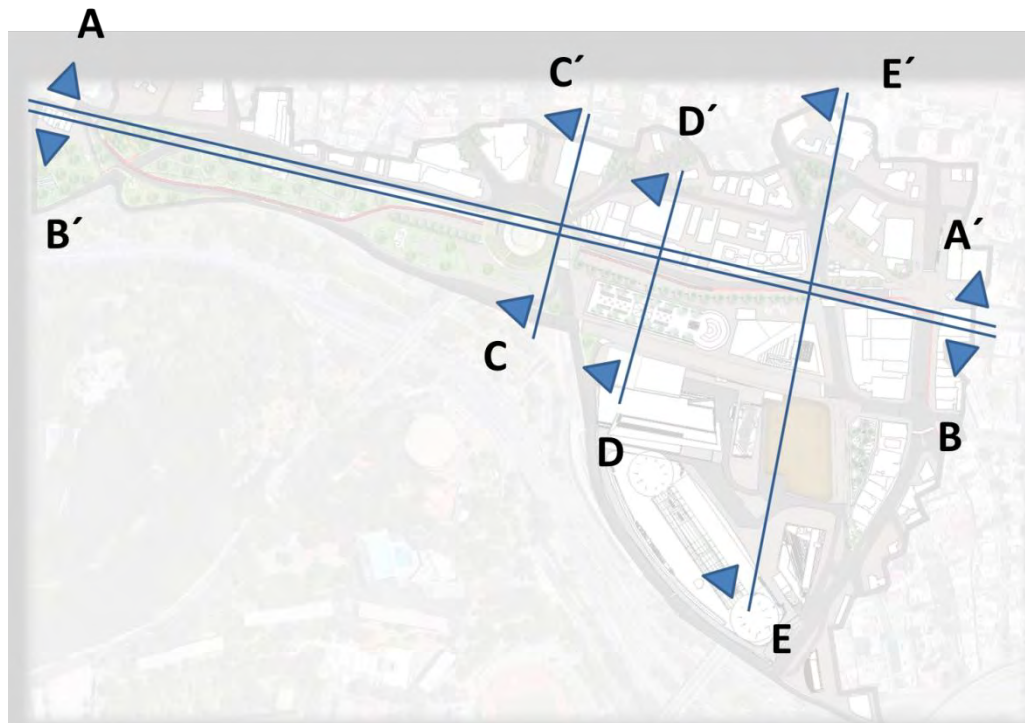


Imagen3. 82 Plano de ubicación de perfiles urbanos.
Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

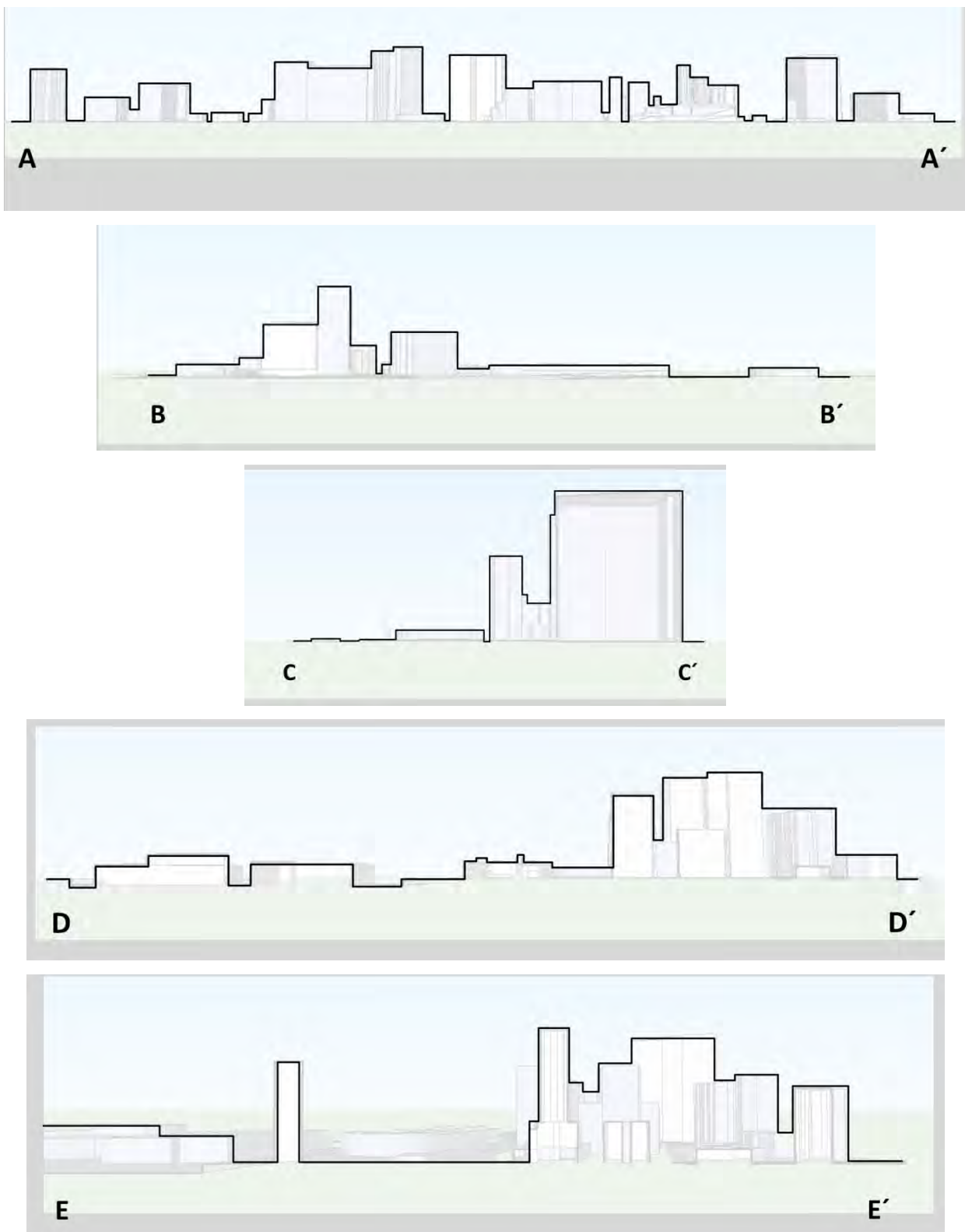


Imagen3. 83 Propuesta. Perfiles Urbanos.

Fuente: Portafolio Anexo al Informe. Edición Propia.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Tras desarrollar el presente estudio, poniendo a prueba las cualidades y conocimientos del estudiante de Urbanismo de la Universidad Simón Bolívar, se pudo apreciar que la experiencia obtenida y la oportunidad brindada para demostrar de “que era capaz”, fue la mayor recompensa tras el arduo trabajo.

No se presenta solamente un proyecto escrito desde una oficina, sino que el estudiante refleja en este libro numerosas horas de trabajo de campo, trabajo directo con la comunidad y el resultado de trabajar en un ambiente competitivo rodeado de profesionales completos y muy capaces.

Cabe destacar que el trabajo de pasantía en la prestigiosa institución “PDVSA La Estancia”, le presentó al estudiante la oportunidad de desarrollar otros proyectos simultáneamente, lo que ayudó a que la experiencia de pasantía se asemejara a una verdadera dinámica laboral; sin mencionar, la tan valiosa experiencia de formar parte de la ejecución de una obra en donde se pudo aprender que “los proyectos hechos en papel, se pueden hacer realidad”.

Al desarrollar otros proyectos en paralelo, la pasantía se complementó para alcanzar un nivel más alto de las metas planteadas inicialmente. Al sobre pasar las expectativas, el estudiante se propuso corresponderle a PDVSA La Estancia, produciendo una propuesta urbana de alto nivel, capaz de poder ejecutarse a futuro.

De igual forma, con este libro se busca salir del patrón de pasantía de urbanismo, que se caracterizan por estar compuestas únicamente de un diagnóstico urbano, de tal manera que se elaboró un urbanismo con un nivel de detalle nunca antes trabajado por el estudiante, con la finalidad de alcanzar las exigencias que se planteó el pasante.

Tras culminar el estudio, se pudo llegar a las siguientes conclusiones y recomendaciones:

- La poligonal de estudio resulta tener un valor trascendental a nivel urbano e histórico; por ende, el hecho que se encuentra desligada del resto de la ciudad, motiva a la recuperación del espacio para regresarle su esplendor original.
- Plaza Venezuela al ser un punto de conflicto a nivel metropolitano dentro de la ciudad, la ha convertido en el foco de numerosos estudios que buscan definir su dinámica y darle solución a los problemas que la rodean. Sin embargo tras años de estudio la redoma de la fuente de Plaza Venezuela, sigue siendo un espacio donde el protagonista es el vehículo y el peatón pasa a un segundo plano.

“Caracas no es de los caraqueños, es de sus autos”.

- Al ver los cambios realizados en Sabana Grande, nos demuestra que “Sí se puede”. Es por ello que el estudio propone mantener los lineamientos de PDVSA La Estancia, en busca de resaltar el valor histórico de la ciudad y regresar el protagonismo al peatón.
- Caracas debido a su composición sedimentaria y las fallas que la atraviesan generan una situación de riesgo, en donde la vulnerabilidad del caraqueño aumenta ante la amenaza sísmica. Situación por la cual, el planificador siempre deberá tomar en consideración y se recomienda para Plaza Venezuela, realizar jornadas de prevención, para educar a la comunidad en general como reaccionar ante esta clase de eventos; para esto se resalta el espacio de emergencia ubicado al final del BSG frente el 171.
- Para la delimitación del área de estudio, se vio la necesidad de ampliar la poligonal de estudio, para aprovechar la oportunidad de desarrollar la conexión del BSG con la fuente de Plaza Venezuela para poder impactar en sus áreas de injerencia.
- La zona de estudio presenta un 43% de área construida, siendo el resto vialidad y áreas vedes.
- Plaza Venezuela presenta un predominio en el uso Comercial del 21% seguido del uso de oficinas con un 12%; destacando un 18% de espacios verdes desligados entre sí.
- En el sector predominan las edificaciones mayores a 12 pisos, esto a causa de su uso de oficinas; muestra un potencial para poder jugar con las alturas de la propuesta.
- Los espacios recreativos y deportivos dentro de la poligonal de estudio se presentan en buen estado, sin embargo a estos no se le da el uso adecuado a causa de la falta de actividades atractoras.
- La presencia de elementos patrimoniales vienen a ser de suma importancia para el trabajo de PDVSA La Estancia, es por eso que se buscó el modo de integrarlos y recuperarlos a través de la propuesta.
- La redoma de la fuente de Plaza Venezuela viene a representar un punto de confluencia importante para la ciudad, en donde numerosas calles y avenidas desembocan en este punto, dándole en su mayoría al sector la definición de “sector de paso”.
- El estudio pudo reflejar una subutilización de la calle de la Gran Avenida en sentido Oeste-Este, en donde la intensidad de su uso no va acorde a la de su diseño, razón por la que se puede catalogar como un espacio blando que no cumple ya con su cometido.

- Los principales conflictos dentro de la poligonal vienen a representarse en los nodos, en donde se encuentra los choques entre el vehículo y el peatón, situación que se buscará mitigar a través de la propuesta del Bulevar de Plaza Venezuela.
- El mobiliario existente aunque en su mayoría se encuentra en buen estado, este ya no cumple las funciones con las que fueron diseñados y se requieren actualizar según los lineamientos de la propuesta, para dar continuidad con el BSG.
- A nivel social no se encuentran grandes conflictos, debido a que la comunidad entiende la necesidad de la rehabilitación y la apoyan en su gran mayoría, argumentado que más que un proyecto de PDVSA La Estancia, viene a ser una necesidad de los actores que hacen vida en Plaza Venezuela.
- El sector presenta numerosas problemáticas, que deterioran significativamente el sector día a día, razón por la que se requiere aplicar medidas que soluciones esta dinámica tan precaria, destacando principalmente las inmediaciones que rodean a la Gran Avenida en el tramo frente al SEBIN.
- En función a esta necesidad, se plantea la presente propuesta, en donde se exponen los lineamientos a través de un concepto generador compuesto por 8 sub-propuestas, algunas desarrolladas con mayor detalles que otras; razón por la que se recomienda tratar cada una de ellas como un proyecto particular con la finalidad de pulir sus detalles y aumentar su factibilidad. Dicha profundización no se llevó a cabo por el estudiante, por cuestiones de tiempo y principalmente por los alcances planteados al inicio del estudio.

En caso posible de querer ejecutar el presente proyecto, se deberá prestar especial atención en los siguientes puntos.

- Se recomienda la aplicación de un estudio de suelos más detallado, con ayuda de un topógrafo y un laboratorio, antes de dar inicio a la rehabilitación del espacio.
- Antes de elaborar el proyecto, se deberá elaborar un proyecto sobre el drenaje de las aguas; principalmente para ver el comportamiento del bulevar y la ciclocaminería.
- Fortalecer la comunicación con la Alcaldía del Libertador, para la elaboración de la ciclocaminería y poder conectarla con las demás ciclovías planteadas por ellos.
- Aprovechar la iniciativa de La Previsora con la colocación de su escultura, para dar inicio a la rehabilitación de La Gran Avenida.

- La propuesta plantea el aprovechamiento de las alturas y las visuales, razón por la que se plantean estructuras escalonadas que permitan la integración del peatón con las actividades que se desarrollan adentro de ellas.
- Se plantea la intensificación del uso Comercial y de Oficina, para generar actividades que llenen de vida el Bulevar de Plaza Venezuela.
- El planteamiento de la Torre Comercial y la Plaza Terminal, generan un incremento de la actividad comercial combinándolo con un espacio público que se integra al bulevar a través de rampas de acceso.
- La dinámica propuesta por la Plaza Terminal, generará actividades continuas por su mismo carácter de terminal que le darán vida al bulevar hasta horarios nocturnos, principalmente destacando el tramo que se comunica con el acceso a la estación de metro de Plaza Venezuela.
- La importancia del valor patrimonial es fundamental en los desarrollos de PDVSA La Estancia, razón por la que la propuesta del Museo Café en la Estación de Servicios Los Caobos, suena tan atractiva y dinámica, igualmente aprovechando las visuales privilegiadas que la fuente le otorga.
- Otra intervención que realza la identidad patrimonial de la Fuente de Plaza Venezuela, es justamente el tramo de bulevar que pasa a desnivel de la redoma, en donde su presencia de galería con imágenes de la evolución histórica de Plaza Venezuela genera una experiencia recreativa y cultural.
- Para este tramo la presencia de un monitoreo por parte de las autoridades del sector, es fundamental para su pleno desarrollo, razón por la que se debe tomar en cuenta a la hora de gestionar su sostenibilidad en el tiempo.
- La combinación de usos del bulevar, es lo que generará una dinámica cambiante que siempre cautivará a sus usuarios, destacando el nuevo concepto de integración de una ciclocaminería al bulevar, que permite la prolongación del mismo hasta el Parque Los Caobos.
- Esta conexión hasta los caobos es de cuidado, y se requiere discutir con la Alcaldía del Municipio Libertador, para complementar sus fundamentos con los de PDVSA La Estancia.
- Este tramo recreativo-deportivo de la ciclocaminería junto con el bulevar integran las actividades que se desarrollan a lo largo de Plaza Venezuela.

- Se debe destacar que el diseño de la ciclo vía en el costado Sur de la calzada de la Gran Avenida, que posteriormente se integra al bulevar, minimiza al máximo los puntos de conflicto del ciclista con el vehículo, razón por la que este tramo desde el BSG hasta Parque Los Caobos resulta una de las mejores conexiones para el ciclista, debido a su seguridad y recorrido.
- Otro elemento que promueve la actividad física dentro de Plaza Venezuela, es la propuesta del equipamiento “Zona Deportiva”, que actúa como piloto dentro de la ciudad; esta sub-propuesta posee un potencial enorme para ser un elemento de importancia para la ciudad debido a su novedoso diseño y funcionamiento.
- El planteamiento del Bulevar de Plaza Venezuela, viene a representar la continuidad del BSG, siendo esta imagen resultante, la creación de un espacio público de calidad que incorpora varios modos de transporte en un solo espacio, en donde el peatón es el protagonista.
- El cuidado de este espacio es prioritario, razón por la que se recomienda la creación de un manual de mantenimiento para todo el Bulevar de Plaza Venezuela.
- La propuesta presentada es de carácter Metropolitano, en donde la población beneficiada directamente viene a ser la de la Parroquia el Recreo; tomando esto en consideración se deberá aplicar la contribución por mejoras, o en el caso de replantear la zonificación del Municipio Libertador, el cobro de plusvalías.
- El modelo de gestión para cada sub-propuesta, busca plantear las estrategias que se deberán tomar de forma particular para cada una de ellas; sin embargo a nivel general se debe tomar en consideración la aplicación de políticas públicas, que se encarguen de normar el funcionamiento del sector, en donde sea amonestado el incumplimiento de las leyes. Lineamiento fundamental para la sostenibilidad del proyecto en el tiempo.
- Un espacio es tan vivo como sus usuarios, es por eso que la realización de programas que motiven al uso y conservación de este nuevo espacio, será clave para crear la imagen urbana deseada.

La ciudad siendo un elemento tan complejo, no se debe tratar de entender, sino se debe vivir día a día gozando de lo bueno y lo malo, creando una experiencia inolvidable en cada viaje. “**Abrir los ojos**” no es ver y saber que problemas tiene la ciudad, “**Abrir los ojos**” es ver todos los días las cosas que nos regala la ciudad y pensar con todas el afán cómo se puede mejorar.

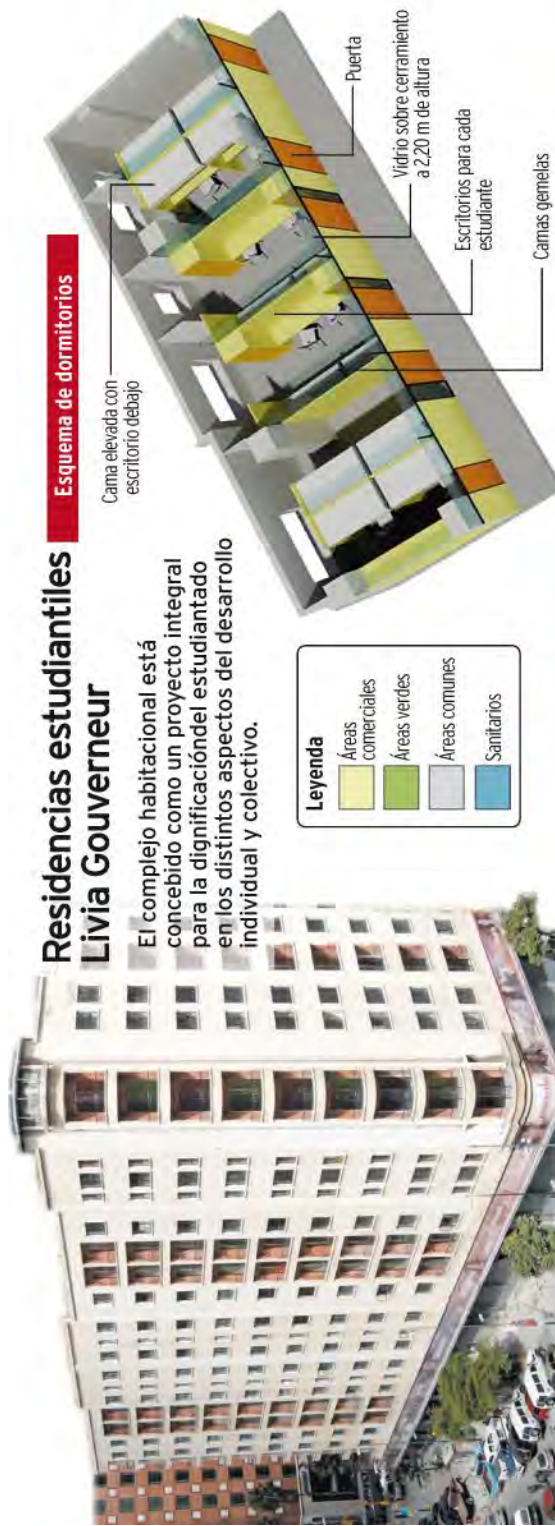
REFERENCIAS

- Concejo Municipal. “Gaceta Municipal del Municipio Libertador. Gaceta N° 16.224” (1980).
- Concejo Municipal. “Gaceta Municipal del Municipio Libertador. Gaceta Vigente. Extra 70-C” (1987).
- ODEU. Alcaldía de Caracas. Dirección de Gestión Urbana. ”Evaluación Zona Rental. Universidad Central de Venezuela” (2002).
- Fundación Fondo Andrés Bello para El desarrollo científico de la UCV. “Plan Maestro de Desarrollo Urbano de la Zona Rental de Plaza Venezuela Unidad Sur. Impacto en el Sistema de Transporte” (2003).
- Ingeniería Cerón C.A. “Estudio de Suficiencia vial para el desarrollo inmobiliario de la Zona Rental de la Plaza Venezuela” (2008).
- Alcaldía del Municipio Bolivariano Libertador de Caracas. “Plan Caracas Socialista” (2009)
- SOMELCA. Ingenieros Asociados, C.A. “Informe Gerencial. Impacto Vial Centro Comercial. Espacio Plaza Venezuela” (2009).
- SOMELCA. Ingenieros Asociados, C.A. Ingeniería de Consulta en Transporte y Vialidad.
- “Addendum del estudio de Impacto Vial Centro Comercial espacio Zona Rental Plaza Venezuela. Para la reubicación del servicio de taxis” (2010).
- PDVSA La Estancia. Gobierno del Distrito Capital, Alcaldía de Caracas. C.A. Metro de Caracas. “Concurso Nacional de esquemas preliminares para el reordenamiento integral de la Plaza Venezuela. Bases de Concurso” (2011).
- Alcaldía del Municipio. “Residencia Estudiantil Livia Gouverneur” (2013).
- PDVSA La Estancia. “Proyecto Rehabilitación Integral del sector de Plaza Venezuela. Términos de referencia para la ejecución del proyecto” (2013).
- PDVSA La Estancia. “Anteproyecto de Ordenanza para el Bulevar de Sabana Grande” (2013).
- Vegas, Israel. “Estudio de análisis del funcionamiento y ejecución de Instrumentos de Aplicación de Planes” (2013).

- Lara, Carla. 2013. Alcalde de Caracas recorre y disfruta de las ciclovías, Caracas. Disponible en internet: <http://www.caracas.gob.ve/index.php/articulos/197-alcalde-de-caracas-recorre-y-disfruta-de-las-ciclovias>, consultado el 17 de febrero de 2014
- V.T.V. 2014. Inaugurada nueva ruta de 1,6 kilómetros de ciclovía en Caracas, Caracas. Disponible en internet: <http://www.vtv.gob.ve/articulos/2014/05/22/inaugurada-nueva-ruta-de-1-6-kilometros-de-ciclovias-en-caracas-4053.html>, consultado el 2 de marzo de 2014.
- Castro, Fernanda. 2012. Primer Lugar Concurso CCS en BICI: Ciclovías Urbanas, Caracas. Disponible en internet: <http://www.plataformaarquitectura.cl/2012/06/26/primer-lugar-concurso-ccs-en-bici-ciclovias-urbanas/>, consultado el 12 de marzo de 2014.
- A.V.N. Agencia Venezolana de Noticias, Caracas. Caracas Rueda Libre ofrece más de 500 bicicletas en préstamo cada semana. Disponible en internet: <http://www.minci.gob.ve/2014/01/caracas-rueda-libre-ofrece-mas-de-500-bicicletas-en-prestamo-cada-semana/>, consultado el 13 de marzo de 2014.
- Morales, D'yahana. 2012. Ciclovía Caracas Rueda Libre se amplió hasta Bellas Artes, Caracas. Disponible en internet: <http://www.correodelorinoco.gob.ve/nacionales/ciclovias-caracas-rueda-libre-se-amplio-hasta-bellas-artes/>, consultado el 10 de abril de 2014.
- Wikipedia. 2014, Bulevar de Sabana Grande, Caracas. Disponible en internet: http://es.wikipedia.org/wiki/Bulevar_de_Sabana_Grande, consultado el 6 de junio de 2014.
- Wikipedia. 2014, Autobús, Caracas. Disponible en internet: http://es.wikipedia.org/wiki/Autob%C3%BAs#Tama.C3.B1os_de_autob.C3.BA, consultado 8 de abril de 2014.
- Wikipedia. 2014, Autobús de dos pisos, Caracas. Disponible en internet: http://es.wikipedia.org/wiki/Autob%C3%BAs_de_dos_pisos, consultado el 1 de junio de 2014.
- Wikipedia. 2014, Petróleos de Venezuela, Caracas. Disponible en internet: http://es.wikipedia.org/wiki/Petr%C3%B3leos_de_Venezuela#Divisi.C3.B3n_y_estructura_de_la_empresa, consultado el 30 de abril de 2014.
- PDVSA La Estancia. 2014, Historia, Caracas. Disponible en internet: http://www.pdvsalaestancia.com/?page_id=430, consultado el 30 de abril de 2014.
- BREINCOBLIEFUTURE. 2014, Catálogos, Madrid. Disponible en internet: <http://www.breincobliefuture.com/es>, consultado el 10 de junio de 2014.
- Abraham. 2011, Desastres Naturales ocurridos en Venezuela, Caracas. Disponible en internet: <http://www.buenastareas.com/ensayos/Desastres-Naturales-Ocurridos-En-Venezuela/1710093.html>, consultado el 5 de junio de 2014.

- Espinoza, Rony. 2013, Alcaldía de Caracas Inaugura Residencias Estudiantiles “Livia Gouverneur”, Caracas. Disponible en internet: <http://alcaldiadeccs.tumblr.com/post/43775810796/alcaldia-de-caracas-inaugura-residencias-estudiantiles>
- J/H Imdere. 2014, Inaugurada la ciclovía permanente de los Chaguaramos hasta Plaza Venezuela, Caracas. Disponible en internet: http://www.imdere.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=383:inaugurada-la-ciclovía-permanente-de-los-chaguaramos-hasta-plaza-venezuela-&catid=1:latest-news&Itemid=50

B. Residencia Estudiantil Livia Gouvern

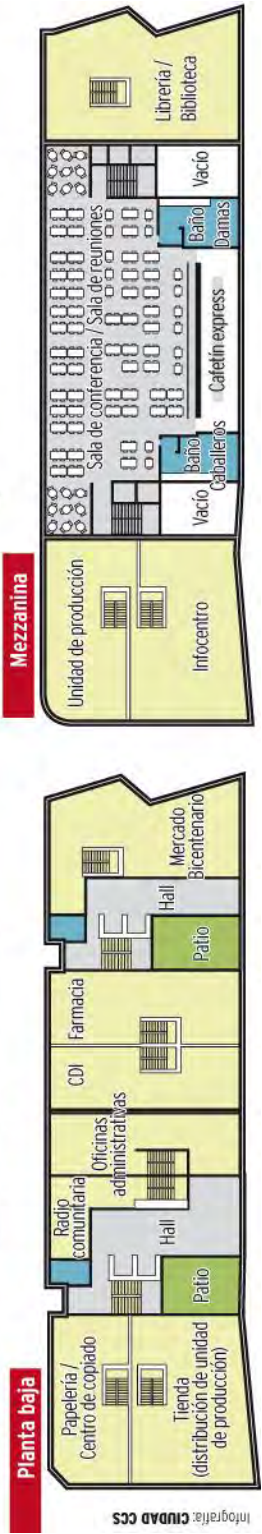


Residencias estudiantiles Livia Gouverneur

El complejo habitacional está concebido como un proyecto integral para la dignificación del estudiantado en los distintos aspectos del desarrollo individual y colectivo.

Legenda

- Áreas comerciales
- Áreas verdes
- Áreas comunes
- Sanitarios



Integrar: CIUDAD CCS

C. Primer Tramo de Ciclovía. Desde Los Chaguáramos hasta las Residencias Estudiantiles Livia Gouverneur en Plaza Venezuela.

Tramos de la ruta

Ciclovía está enmarcada en el proyecto de recuperación de espacios públicos

Lugar de Ejecución

Tramo A: Av. Las Acacias (entre la Av. Casanova y la Av. Libertador)

Tramo B: Prolongación avenida Las Acacias

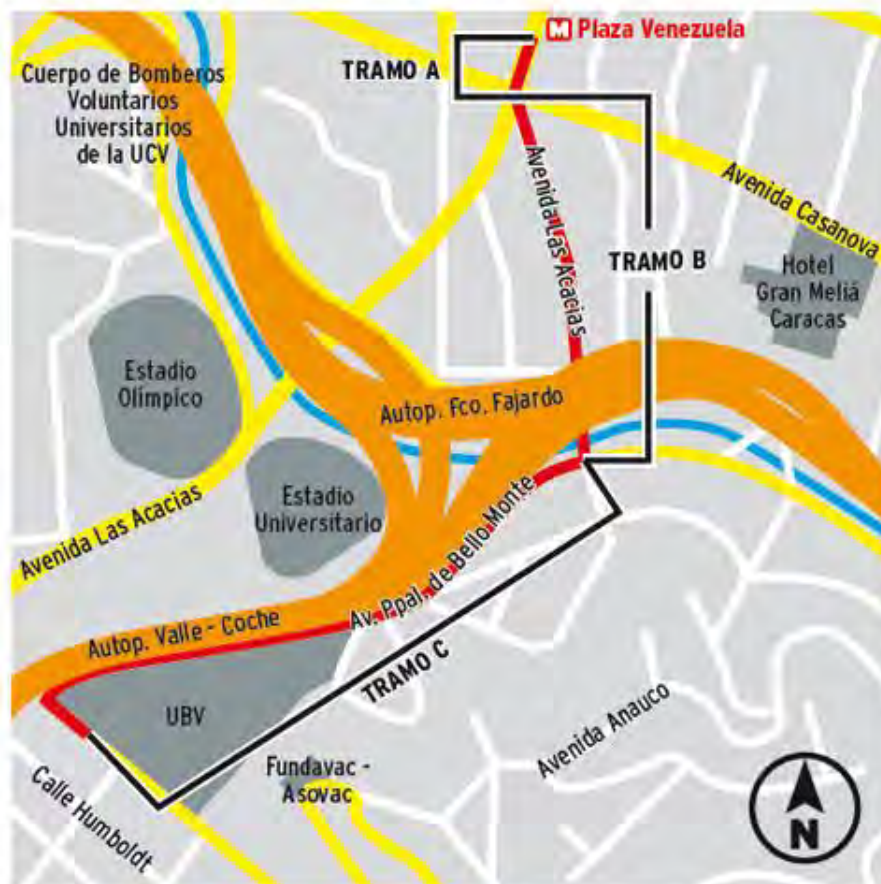
Tramo C: Av. Ppal de Bello Monte

Duración de Obra: Tramo C. 1 mes

Recorrido de la Ciclovía: 1,5 Km

Monto Total de la Inversión:
Aprox. Bs 10.000.000

La obra es ejecutada en el marco del Plan Caracas Rueda Libre y dará inicio a principios de octubre.



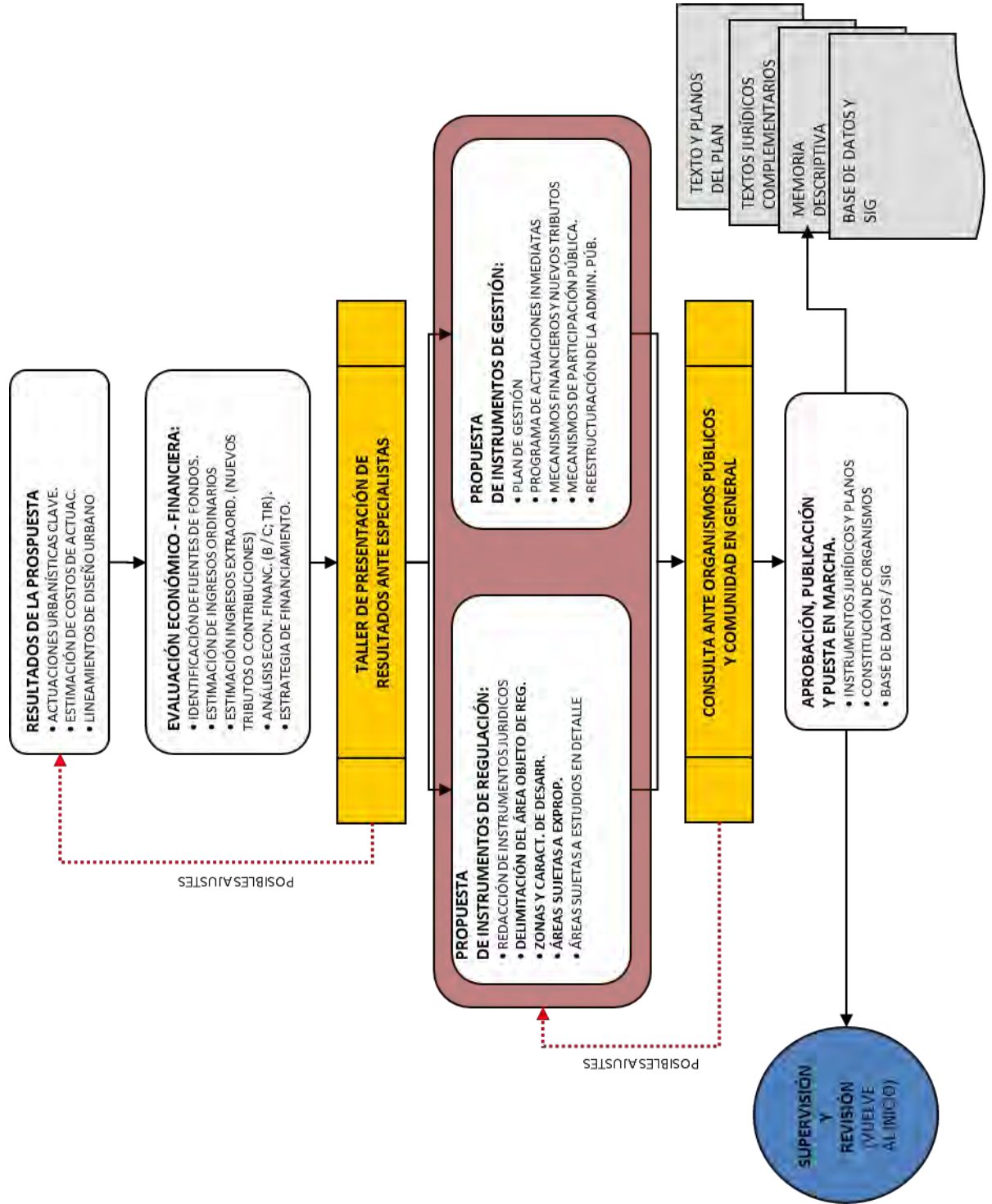
Fuente:

file:///C:/Users/Gladys/Desktop/NODO%20PLAZA%20VENEZUELA/rutas%20plan%20caracas%20rueda%20libre.jpg

D. Segundo Tramo de Ciclovía. Desde la estación de metro de Bellas Artes, en la Avenida Bolívar, hasta la plaza Diego Ibarra.



E. Gráfico de Etapas de Aprobación de un Plan



F. Autobús YURUANI



G. Plano de campo, borradores, esquemas, dibujos a mano alzada y análisis esquemáticos.

