



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
DECANATO DE ESTUDIOS PROFESIONALES
COORDINACIÓN DE ESTUDIOS URBANOS

**PROYECTO DE REORDENAMIENTO INTEGRAL DE LA AVENIDA FRANCISCO
SOLANO LÓPEZ Y SU ÁREA DE INJERENCIA**

Por:

Richard Daniel Oliva Denis

INFORME DE PASANTÍA

Presentado ante la Ilustre Universidad Simón Bolívar

Como requisito parcial para optar al título de

Urbanista

Sartenejas, Junio del 2015



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
DECANATO DE ESTUDIOS PROFESIONALES
COORDINACIÓN DE ESTUDIOS URBANOS

**PROYECTO DE REORDENAMIENTO INTEGRAL DE LA AVENIDA FRANCISCO
SOLANO LÓPEZ Y SU ÁREA DE INJERENCIA**

Por:

Richard Daniel Oliva Denis

Realizado con la asesoría de:

Tutor Académico: Rafael Martínez.

Tutor Industrial: Virginia Vivas

INFORME DE PASANTÍA

Presentado ante la Ilustre Universidad Simón Bolívar

Como requisito parcial para optar al título de

Urbanista

Sartenejas, Junio del 2015

ACTA DE EVALUACIÓN

Periodo: Enero-Marzo 2015 Fecha: 13/07/2015 Tipo Pasantía: Pasantía intermedia EP-2420

Título: Proyecto de Reordenamiento Integral de la Avenida Francisco Solano López y su área de injerencia

Nombres y Apellidos: Richard Daniel Oliva Denis Carnet: 09-10582 Carrera: Urbanismo 1100

CALIFICACIÓN	APROBADO <input checked="" type="checkbox"/>	REPROBADO <input type="checkbox"/>
TUTOR ACADÉMICO	Firma: <i>Rafael E. Martínez B.</i> Nombre: Rafael E. Martínez B. CI: 5541136	Sello del Departamento 
TUTOR INDUSTRIAL	Firma: <u>AUSENTE</u> Nombre: Virginia Vivas CI: 4695169	Sello de la Coordinación de Carreras 
JURADO	Firma: <i>Mari-a Graciela Carvallo</i> Nombre: Mari-a 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 
<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>		

Nota: En caso de inasistencia del Tutor Industrial, el jurado examinador quedará conformado por el Tutor Académico y el jurado, y se validará el acta ante la evaluación del Tutor Industrial como referencia, en este caso favor colocar 'No-Preente' 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 según Reglamento C. 4 - Cursos de Cooperación, Art 17, la evaluación global del tutor industrial deberá ser igual o superior a 4,5 puntos en la escala de 5). Este documento no puede llevar enmienda.

Puerta de Comunidad a Comunidad

PROYECTO DE REORDENAMIENTO INTEGRAL DE LA AVENIDA FRANCISCO SOLANO LÓPEZ Y SU ÁREA DE INJERENCIA

Por:
Richard Oliva

RESUMEN

El presente análisis se enmarca como estudio adjunto al Proyecto de Renovación Integral del Bulevar de Sabana Grande, desarrollado por la institución PDVSA La Estancia, con el objetivo de ofrecer una investigación urbana, compuesta por un diagnóstico y lineamientos de intervención para el desarrollo de una propuesta para la Avenida Francisco Solano López su área de injerencia, dado que la misma representa un espacio transcendental para el correcto funcionamiento del sector donde se ubica, caracterizándose por el rol histórico de las actividades que allí se generan, que vienen a complementar la dinámica del Bulevar y su papel dentro de la movilidad, ya que permite enlazar de Este a Oeste, dos importantes nodos de transporte como Chacaito y Plaza Venezuela y de Norte a sur conectar a través de diversas transversales. En los últimos años, el área y su entorno se han caracterizado por la proliferación de múltiples problemáticas y conflictos urbanos, dentro de los ámbitos políticos, sociales, ambientales y espaciales, lo que desmejora la calidad de vida de las miles de personas que circulan por sus espacios diariamente; Por ende, la avenida y su entorno representan una gran oportunidad de intervención, en cuanto a espacio público y transporte, la cual permitirá dotar de mejoras no sólo las condiciones funcionales del sector y su contexto, sino que también, traerá un impacto en el Área Metropolitana de Caracas.

PALABRAS CLAVES

Caracas, Bulevar de Sabana Grande, Avenida Francisco Solano López, diseño urbano, espacio público, sostenibilidad, movilidad, transporte, gastronomía.

AGRADECIMIENTOS

En estas líneas quisiera mostrar mis más profundos agradecimientos a todas aquellas personas maravillosas que han sido parte de mi vida y que de alguna u otra manera me han acompañado a lo largo de mi vida y me han permitido crecer como persona y poder lograr llevar a cabo mis sueños y aspiraciones.

Primeramente, agradezco a **Dios**, por darme la oportunidad de ser quien soy, con mis virtudes y mis defectos y de rodearme de tanta gente maravillosa.

A mi **Madre** (Isabel Denis Romar) y mis **abuelos** (Purificación Romar y Manuel Denis) por su inalcanzable apoyo y la oportunidad de ofrecerme todas las herramientas que han tenido al alcance, gracias a su constante trabajo y sacrificio

A mi **Hermano** (Andrés Oliva) por ser siempre estar a mi lado y representar un gran apoyo en cada una de las cosas que hago, así como también al resto de mi **Familia**, con la cual he tenido el placer de compartir grandes momentos.

A mis **Amigos**, a los cuales no hace falta nombrar, ya que saben a quienes me refiero y no extender demasiado estas líneas. Les agradezco por todos esos momentos de alegría, y su apoyo incondicional en las etapas de dificultad.

A todo el equipo de la Gerencia de Patrimonio de **PDVSA La Estancia**, en especial a la Sra. Virginia Vivas y Anybel Frías por darme la oportunidad de llevar a cabo mis pasantías en dicha institución y orientarme a largo de todo el estudio, así mismo agradezco a Mariana Miller, por toda la información y consejos suministrados para la realización de este estudio.

A la ilustre **Universidad Simón Bolívar**, y todo el personal asociado (Administrativo, obreros y profesores que han ofrecido la oportunidad de recibir una formación integral para mi vida, dentro de un ambiente propicio. Resalto el apoyo del Prof. Rafael Martínez por el tiempo dedicado en la orientación para la elaboración de este estudio

A todos muchas gracias.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN.....	iv
PALABRAS CLAVES	iv
AGRADECIMIENTOS	v
ÍNDICE GENERAL.....	vi
ÍNDICE DE IMÁGENES	xiii
ÍNDICE TABLAS.....	xiii
INTRODUCCION	1
I.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
I.2 OBJETIVOS GENERALES	3
I.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	3
I.4 JUSTIFICACIÓN.....	3
I.5 ALCANCES Y LIMITACIONES.....	4
I.6 MARCO METODOLÓGICO.....	4
I.7 PRESENTACIÓN DE LA GERENCIA DE PATRIMONIO PDVSA LA ESTANCIA.....	6
I.8 ANTECEDENTES.....	7
I.8.1 PRINCIPALES ESTUDIOS CONTEMPLADOS.....	8
I.8.2 OTROS ESTUDIOS Y PROYECTOS	12
CAPÍTULO I.....	15
MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL	15
1.1 LA CIUDAD COMO SISTEMA.....	15
1.1.2 ESTRUCTURA URBANA	16
1.1.3 DINÁMICA URBANA.....	17
1.1.4 MOVILIDAD, TRANSPORTE Y ACCESIBILIDAD URBANA.....	19
1.1.5 IMAGEN DE LA CIUDAD.....	20
1.1.6 HETEROGENEIDAD.....	21
1.2 MEMORIA Y PATRIMONIO URBANO.....	22
1.3 DISEÑO URBANO.....	23

1.3.1 ESPACIO PÚBLICO COMO HERRAMIENTA DE TRANSFORMACIÓN URBANA. .24	24
1.3.2 SOSTENIBILIDAD URBANA.25	25
1.3.3 MARKETING DE CIUDAD25	25
CAPÍTULO II27	27
CARACTERIZACIÓN URBANA27	27
2.1 UBICACIÓN27	27
2.2 DEFINICIÓN DE LA POLIGONAL DE ESTUDIO Y SUBSECTORES28	28
2.2.1 SUB SECTOR 1 (S1): PLAZA VENEZUELA.....31	31
2.2.2 SUB SECTOR 2 (S2): AV. FSL ENTRE LAS CALLES LAS ACACIAS Y SAN GERÓNIMO.....31	31
2.2.3 SUB SECTOR 3 (S3): PLAZA LA IGLESIA. (PLAN PILOTO)32	32
2.2.4 SUB SECTOR 3 (S4): AV. FSL ENTRE LAS CALLES LOS APAMATES Y LA 3ER AV. DE LAS DELICIAS.32	32
2.2.5 SUB SECTOR 3 (S5): PLAZA BRIÓN DE CHACAÍTO32	32
2.3 ASPECTOS SOCIO-DEMOGRÁFICOS.....33	33
CAPÍTULO III35	35
MARCO NORMATIVO.....35	35
3.1 NORMATIVAS DE AMBITO NACIONAL.....35	35
3.1.1 LEY ORGÁNICA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA (L.O.O.U). (1987)35	35
3.1.2 LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL (2010).....36	36
3.2 NORMATIVAS DEL MUNICIPIO LIBERTADOR.....37	37
3.2.1 ORDENANZA MODIFICATORIA DE LA ORDENANZA SOBRE ZONIFICACIÓN DEL SECTOR DE SABANA GRANDE (1980, CON ÚLTIMA REFORMA DE 1998).....37	37
3.2.2 REGLAMENTACIÓN ESPECIAL DE ZONIFICACIÓN PARA LA AVENIDA LIBERTADOR. GACETA MUNICIPAL NÚMERO 13.525 DEL 17 DE SEPTIEMBRE DE 1971.....38	38
3.2.3 ORDENANZA ESPECIAL DE ORDENAMIENTO SOBRE EL ÁREA DECLARADA COMO BIEN DE INTERÉS CULTURAL DEL BULEVAR DE SABANA GRANDE Y SUS ZONAS DE INERENCIA (ORDENANZA PROPUESTA).38	38
3.3 NORMATIVAS DEL MUNICIPIO CHACAO.39	39

3.3.1 ORDENANZA DE REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA ESPECIAL DE ZONIFICACIÓN DE LA URBANIZACIÓN EL ROSAL DEL MUNICIPIO SUCRE (1973, CON ÚLTIMA REFORMA 1998). Y ORDENANZA DE REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA DE ZONIFICACIÓN DEL MUNICIPIO SUCRE (1992) EN JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO CHACAO (2005).....	39
3.3.2 PROPUESTA DE ORDENANZA DEL PDUL DE CHACAO.....	40
3.4 OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN NORMATIVA	41
3.4.1 ORDENANZAS DE CARACTER GENERAL.....	41
3.4.2 ORDENANZAS PARA EL MUNICIPIO LIBERTADOR.	41
3.4.3 ORDENANZAS PARA EL MUNICIPIO CHACAO.	42
CAPITULO IV.....	43
EVOLUCIÓN HISTORICA DEL SECTOR Y SU CONTEXTO.....	43
4.1 ORIGEN DE LA AV. FSL.....	49
4.2 SOLANO PARA COMER Y BEBER; BULEVAR PARA MIRAR Y MERENDAR.....	50
4.3 CONOCER NUESTRO PASADO: UN RETO PARA PLANIFICAR	50
4.4 LINEA DE TIEMPO.	51
CAPITULO V.....	60
ANÁLISIS DE MEDIO FÍSICO.....	60
5.1.1 TOPOGRAFÍA E HIPSOMETRÍA.....	60
5.1.2 PENDIENTE Y PERFILES TOPOGRÁFICOS.	62
5.1.3 DRENAJE	66
5.1.4 GEOMORFOLOGÍA Y GEOLOGÍA.....	66
5.1.5 ESTABILIDAD DE TALUDES.	67
5.1.6 CLIMA, VEGETACIÓN Y SOLEAMIENTO.	68
5.1.7 ANTECEDENTES DE EVENTOS NATURALES	72
5.2.2 VULNERABILIDAD.....	75
5.2.3 RIESGO.....	77
CAPÍTULO VI.....	79
ANÁLISIS FUNCIONAL Y ESPACIAL DEL SECTOR.....	79

6.1MORFOLOGÍA URBANA.....	79
6.1.1TRAMA	79
6.1.2GRANO.....	80
6.1.3 USOS DEL SUELO.....	81
6.1.3.1 SUBSECTOR 1 (S1). PLAZA VENEZUELA	83
6.1.3.2 SUBSECTOR 2 (S2). AV. FSL ENTRE LAS CALLES LAS ACACIAS Y SAN GERÓNIMO.....	83
6.1.3.3 SUBSECTOR 3 (S3). PLAZA LA IGLESIA	84
6.1.3.4 SUBSECTOR 4 (S4). AV. FSL ENTRE LAS CALLES LOS APAMATES Y LA 3ER AV. DE LAS DELICIAS.....	84
6.1.3.5 SUBSECTOR 5 (S5). PLAZA BRIÓN DE CHACAÍTO.....	85
6.1.4 HITOS Y NODOS.....	85
6.1.5 TIPOLOGIA EDILICIA	88
6.1.6 ALTURA DE LAS EDIFICACIONES.....	89
6.1.7 ESTADO DE CONSERVACIÓN.....	90
6.1.8 EDIFICACIONES Y ESPACIOS PATRIMONIALES	91
6.1.9 DUREZA.....	92
VI.1.10 ESPACIOS PÚBLICOS.....	93
VI.1.11 EQUIPAMIENTOS	95
6.3 MANEJO DE LOS DESECHOS SÓLIDOS.....	98
6.4 PLAN PILOTO DE ORDENAMIENTO URBANO DE LA AV. FSL.....	100
CAPÍTULO VII	104
VIALIDAD, MOVILIDAD Y TRANSPORTE.....	104
7.1 MOVILIDAD EN EL ENTORNO METROPOLITANO.....	104
7. 2 TOPONIMIA	106
7.3 CLASIFICACIÓN VIAL SEGÚN SU FUNCIÓN.....	107
7.4 RUTAS, PARADAS Y MODALIDADES DE TRANSPORTE	109
7.4.1 SISTEMA METRO DE CARACAS C.A.	109

7.4.2 SISTEMA DE METROBÚS.....	110
7.4.3 TRANSPORTE PÚBLICO SUPERFICIAL.....	110
7.4.4 TAXIS Y MOTO-TAXIS.	113
7.4.5 FLUJO VEHICULAR Y CAPACIDAD VIAL	113
7.4.5.1 NODO DE PLAZA VENEZUELA	115
7.4.5.2 AVENIDA FRANCISCO SOLANO.....	116
7.5 FLUJO PEATONAL	120
7.6 LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO.....	121
7.8 CONSIDERACIONES ADICIONALES SOBRE LA MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR.	
123	
CAPÍTULO VIII.....	125
SINTESIS DEL DIAGNOSTICO.....	125
8.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS CONFLICTOS Y LAS PROBLEMÁTICAS	125
8.1.1 SUBSECTOR 1 (S1) PLAZA VENEZUELA	126
8.1.2 SUBSECTOR 2 (S2) AV. FSL ENTRE CALLES LAS ACACIAS Y SAN GERÓNIMO	
.....	126
8.1.3 SUBSECTOR 3 (S3) PLAZA LA IGLESIA	126
8.1.4 SUBSECTOR 4.(S4) AV. FSL ENTRE LAS CALLES LOS APAMATES Y LA 3ER AV.	
DE LAS DELICIAS	126
8.1.5 SUBSECTOR 5 (S5) PLAZA BRIÓN DE CHACAÍTO.....	126
8.2 PERCEPCIÓN DEL ESPACIO	127
8.3 ÁRBOL DE PROBLEMAS.	128
8.4 ÁRBOL DE OBJETIVOS	129
CAPÍTULO VIX.....	131
PROPUESTA DE DISEÑO URBANO	131
9.1 DEFINICIÓN DE LA VOCACIÓN DEL SECTOR.....	131
9.2 CONCEPTO GENERADOR Y VISIÓN DE CONJUNTO.....	132
9.3 EJES DE ACCIÓN DEL PROYECTO.	133
9.3.2 LINEAS ESTRATÉGICAS.	134

9.4.PROPUUESTA DE DISEÑO URBANO.....	135
9.4.1 ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES DE DISEÑO	137
9.4.1.1 BUELVAR DE SABANA GRANDE.	137
9.4.1.2 CHACAITO.	138
9.4.1.3 PLAZA VENEZUELA.	140
9.4.2 USOS DEL SUELO.	143
9.4.2.1 SUBSECTOR I (1). PLAZA VENEZUELA.	144
9.4.2.2 SUBSECTOR II (S2). AV. FSL ENTRE CALLES LAS ACACIAS Y SAN GERÓNIMO.....	145
9.4.2.3 SUBSECTOR III (S3). PLAZA LA IGLESIA	146
9.4.2.4 SUBSECTOR IV (S4). AV. FSL ENTRE LAS CALLES LOS APAMATES Y LA 3ER AV. DE LAS DELICIAS.....	148
9.4.2.5 SUBSECTOR 5 (S5). PLAZA BRIÓN DE CHACAÍTO	149
9.4.2.6 MERCADOS TEMPORALES	151
9.4.2.7 PASAJES COMERCIALES.....	151
9.4.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.	153
9.4.4 SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD PEATONAL.	156
9.4.4.1 PERFIL DE LA AVENIDA.	156
9.4.4.2 EJES TRANSVERSALES.....	158
9.4.4.3 INTERSECCIONES A NIVEL DE ACERA	160
9.4.4.4 ESPACIOS RESIDUALES	161
9.4.4.5 OTRAS ÁREAS Y CORREDORES PEATONALES	162
9.4.5 SISTEMA DE MOVILIDAD.	164
9.4.5.1 MOVILIDAD DENTRO DE LA AVENIDA FRANCISCO SOLANO LÓPEZ.....	164
9.4.5.1.1 SISTEMA DE TRANSPORTE SUPERFICIAL.	166
9.4.5.1.2 PARADAS DE AUTOBUSES.	167
9.4.5.1.3 SISTEMA DE TAXI Y MOTO TAXI.....	168
9.4.5.1.4 ESTACIONAMIENTOS.	168

9.4.5.1.5 ZONAS DE CARGA Y DESCARGA.....	172
9.4.5.1.6 ELEMENTOS DE CONTROL DE TRANSITO.....	173
9.4.5.2 NODO PLAZA CIPRIANO CASTRO (SUBSECTOR PLAZA VENEZUELA).....	174
9.4.5.2.1 REPLANTEAMIENTOS DE LOS ELEMENTOS DE CONTROL DE TRÁNSITO (TEORÍA DEL <i>ESPACIO COMPARTIDO</i>).....	174
9.4.5.2.2 ESTIMULACIÓN DE LA AVENIDA QUITO COMO CORREDOR DE DESAHOGO.	177
9.4.5.2.3 REPLANTEO DEL NÚMERO DE CANALES Y PROHIBICIÓN DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS EN ESTOS ESPACIOS.	177
9.4.5.3 SISTEMA DE TRANSPORTE POR CICLOVIAS.	178
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	181

ÍNDICE TABLAS

TABLA 2.1. POBLACIÓN Y DENSIDAD ESTIMADA POR SUBSECTORES.....	34
TABLA 6. 2 LISTA DE EDIFICACIONES Y ESPACIOS PATRIMONIALES.....	92
TABLA 6. 2 MATRIZ PARA LA DUREZA DE LAS EDIFICACIONES.....	93
TABLA 6. 3 CÁLCULO DE EQUIPAMIENTOS URBANOS.....	96
TABLA 7.1 DISTRIBUCIÓN DE VIAJES EN EL AMC POR MODO Y MUNICIPIOS REALIZADO EN AÑO 2005.....	105
TABLA 7. 2 RUTAS MUNICIPALES. MUNICIPIO LIBERTADOR.....	111
TABLA 7. 3 RUTAS INTERMUNICIPALES. MUNICIPIO LIBERTADOR.....	112
TABLA 7. 4 RUTAS INTERMUNICIPALES. MUNICIPIO LIBERTADOR.....	113
TABLA 7. 5 CONTEOS VEHICULARES. CALLE OLIMPO.....	117
TABLA 7. 6 CONTEOS VEHICULARES. AVENIDA VALPARAÍSO.....	118
TABLA 7. 7 CONTEOS VEHICULARES. AVENIDA FRANCISCO SOLANO LÓPEZ ENTRE CALLE SAN GERÓNIMO Y CALLE NEGRÍN.....	119
TABLA 7.8 CONTEOS VEHICULARES. AVENIDA FRANCISCO SOLANO LÓPEZ A LA ALTURA DE PLAZA SOLANO.....	119

ÍNDICE DE IMÁGENES

IMAGEN 2.1. UBICACIÓN DENTRO DEL CONTEXTO METROPOLITANO.....	28
IMAGEN 2.2. PLANO BASE.....	29
IMAGEN 2.3. DIVISIÓN POLÍTICA-ADMINISTRATIVA Y SECTORES ALEDAÑOS.....	30
IMAGEN 2.4. PLANO DE DISTRIBUCIÓN DE LOS SUBSECTORES DE ESTUDIO.....	30
IMAGEN 2.5. GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE LOS SUBSECTORES DE ESTUDIO.....	31
IMAGEN 3.1. PLANO DE ZONIFICACIÓN VIGENTE DEL SECTOR DE SABANA GRANDE Y LA AV. LIBERTADOR.....	37
IMAGEN 3.2. PLANO DE ZONIFICACIÓN VIGENTE DEL MUNICIPIO CHACAO.....	39

IMAGEN 4.1 UBICACIÓN DEL ÁREA CORRESPONDIENTE AL ANTIGUO PUEBLO DE SABANA GRANDE.....	45
IMAGEN 4.2 RECORRIDO DEL FERROCARRIL DE CARACAS (1906).....	45
IMAGEN 4.3 DETALLE DE CARTOGRAFÍA DONDE SE ILUSTRA EL RECORRIDO ACTUAL DE LA AV. FRANCISCO SOLANO Y LA ACTUAL UBICACIÓN DE LA IGLESIA EL RECREO.....	46
IMAGEN 4.4 FRAGMENTO DEL PLANO DE CARACASCUATRICENTENARIO (1967).....	47
IMAGEN 4.5 “EL RECREO. CALLE REAL A CALLE LA IGLESIA, 1933.....	50
IMAGEN 4.6“EL RECREO. CALLE DE LA IGLESIA AL PARAÍSO”, 1933.....	50
IMAGEN 4.7“EL RECREO. CALLE DE LA IGLESIA A LAS FLORES”. 1933.....	50
IMAGEN 5.1. PLANO BASE DE MEDIO FÍSICO.....	61
IMAGEN 5.2. PLANO HIPSOMÉTRICO.....	61
IMAGEN 5.3. PLANO DE PENDIENTES.....	62
IMAGEN 5.4 PERFIL TOPOGRÁFICO NORTE-SUR.....	63
IMAGEN 5.5 PERFIL TOPOGRÁFICO OESTE-ESTE.....	63
IMAGEN 5.6 PLANO DE HIDROGRAFÍA Y SISTEMA DE DRENAJE SUPERFICIAL.....	64
IMAGEN 5. 7 QDA. CHACAÍTO. ESQUEMA DE LA RED DE DRENAJE.....	65
IMAGEN 5.8 MACRO ZONAS SÍSMICAS. MAPA DE FALLAS.....	66
IMAGEN 5.10 TALUDES SIN MANTENIMIENTO.....	68
IMAGEN 5.11 COLAPSO DE LA INFRAESTRUCTURA CONSTRUIDA.....	68
IMAGEN 5.12 CARACAS TEMPERATURA SUPERFICIAL °C MARZO 2003.....	69
IMAGEN 5.13 PLANO DE VEGETACIÓN.....	70
IMAGEN 5.14 PLANO DE SOLEAMIENTO.....	71
IMAGEN 5.15 MAPA DE MICROZONIFICACIÓN SÍSMICA DE CARACAS.....	74
IMAGEN 5.16 PROYECTOS MAPAS DE RIESGO EL ÁVILA. MAPA DE AMENAZAS POR ALUDES.....	75
IMAGEN 5.17 PLANO DE VULNERABILIDAD FÍSICA, ECONÓMICA, SOCIAL Y POLÍTICA....	76

IMAGEN 5.18 SISTEMA DE ASENTAMIENTOS INFORMALES, QDAS. CHAPELLÍN Y CHACAÍTO.....	77
IMAGEN 6. 1 PLANO DE FIGURA FONDO DE MANZANAS.....	80
IMAGEN 6. 2 PLANO DE FIGURA FONDO DE LAS EDIFICACIONES.....	81
IMAGEN 6. 3 PLANO DE USOS DEL SUELO.....	82
IMAGEN 6.4 DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO POLIGONAL.....	82
IMAGEN 6. 5 DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO S1.....	83
IMAGEN 6. 6 DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO S2.....	84
IMAGEN 6. 7 DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO S3.....	84
IMAGEN 6. 8 DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO S4.....	85
IMAGEN 6. 9 DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO S5.....	85
IMAGEN 6. 10 PLANO DE HITOS, NODOSY NODOS E HITOS.....	86
IMAGEN 6.11 PLAZA EL RECREO.....	87
IMAGEN 6.12 PASAJE CONCORDIA.....	87
IMAGEN 6.13 LOCAL GASTRONÓMICO MOUNLIN ROUGE.....	87
IMAGEN 6. 14 PLANO DE TIPOLOGÍA EDILICIA.....	89
IMAGEN 6. 15 PLANO DE ALTURA DE LAS EDIFICACIONES.....	90
IMAGEN 6. 16 PLANO DE ESTADO DE LAS EDIFICACIONES.....	91
IMAGEN 6. 17 PLANO DE EDIFICACIONES Y ESPACIOS PATRIMONIALES.....	91
IMAGEN 6. 18 PLANO DE DUREZA DE LAS EDIFICACIONES.....	93
IMAGEN 6. 19 PLANO DEL SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS Y VERDES.....	95
IMAGEN 6. 20 PLANO EQUIPAMIENTOS.....	97
IMAGEN 6.21PAVIMENTO ADOQUINADO, BSG.....	98
IMAGEN 6.22 PAVIMENTO AV. FSL.....	98
IMAGEN 6.23 MOBILIARIO URBANO, JUEGOS LÚDICOS BSG.....	98
IMAGEN 6.24 MANEJO DE DESECHOS SOLIDOS.....	100
IMAGEN 6.25 REMODELACIONES PLAZA LA IGLESIA.....	102

IMAGEN 6.26 PASO A NIVEL, OBRA DE ARTE “NÁUTICA”.....	102
IMAGEN 6.27 ACONDICIONAMIENTO DE LA ACERA, COLOCACIÓN DE ADOQUINES.....	102
IMAGEN 6.28 PLANO Y SECCION, PLAN PILOTO DE ORDENAMIENTO URBANO DE LA AV. FSL.....	103
IMAGEN 7. 1 PLANO DE TOPONIMIA.....	107
IMAGEN 7.2 PLANO DE JERARQUÍA VIAL.....	108
IMAGEN 7. 3 PLANO DE RUTAS, MODOS Y PARADAS DE TRANSPORTE.....	109
IMAGEN 7. 3 NÚMERO DE RUTAS Y ACCESOS AL SECTOR DE LAS DELICIAS.....	111
IMAGEN 7.4 COMPORTAMIENTO VEHICULAR.....	114
IMAGEN 7.5 PLANO DE UBICACIÓN DE CONTEOS VEHICULARES.....	115
IMAGEN 7.6 CORTE A-À ENTRE MERCADO DE LA GRAN MANZANA Y HOTEL CITY.....	116
IMAGEN 7.7 NODOS PARA CONTEOS VEHÍCULAR.....	117
IMAGEN 7.8 PRINCIPALES RECORRIDOS PEATONALES.....	121
IMAGEN 7.9 ESPACIOS UTILIZADOS EN CALZADA.....	124
IMAGEN 8. 1 CONFLICTOS Y PROBLEMÁTICAS.....	125
IMAGEN 8. 2 PERCEPCIÓN DEL ESPACIO.....	127
IMAGEN 8. 3 ÁRBOL DE PROBLEMAS.....	129
IMAGEN 8. 3 ÁRBOL DE OBJETIVOS.....	130
IMAGEN 9.1 EJES ESTRATÉGICOS.....	133
IMAGEN 9.2 PLANO DE INTERVENCIONES PROPUESTAS.....	137
IMAGEN 9.3 PLANO DE USO DEL SUELO PROPUESTO.....	143
IMAGEN 9.4 PLANO DE INTERVENCIONES ESPECIFICAS S1.....	145
IMAGEN 9.5 PLANO DE INTERVENCIONES ESPECIFICAS S2.....	146
IMAGEN 9.6 PLANO DE INTERVENCIONES ESPECIFICAS S3.....	148
IMAGEN 9.7 PLANO DE INTERVENCIONES ESPECIFICAS S4.....	149
IMAGEN 9.8 PLANO DE INTERVENCIONES ESPECIFICAS S5.....	150

IMAGEN 9.9 EDIFICACIONES Y ESPACIOS A INTERVENIR.....	152
IMAGEN 9.10 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	153
IMAGEN 9.11 EQUIPAMIENTOS.....	155
IMAGEN 9.12 SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS.....	156
IMAGEN 9.13 CORTE C-C' AV. FSL ENTRE EL MOUNLIN ROUGE.....	157
IMAGEN 9.14 CORTE D-D' AV. LOS JABILLOS.....	159
IMAGEN 9.15 PRUEBA DE DISEÑO, INTERCESIONES A NIVEL, TRAMO AV. FSL CON CRUCE CALLE LOS MANGOS.....	161
IMAGEN 9.16 SISTEMA DE MOVILIDAD PROPUESTO.....	164
IMAGEN 9.17 PRUEBA DE DISEÑO, AV. FSL Z ENTRE AV. LOS JABILLOS Y CALLE SAN GERÓNIMO.....	166
IMAGEN 9.18 PRUEBA DE DISEÑO, PARADA DE AUTOBUSES.....	168
IMAGEN 9.19 PRUEBA DE DISEÑO, ESTACIONAMIENTOS EN LA AV. FSL.....	171
IMAGEN 9.20 PRUEBA DE DISEÑO, ESTACIONAMIENTOS PARA MOTOS EN LA AV. FSL...	172
IMAGEN 9.21 PRUEBA DE DISEÑO, ZONA DE CARGA Y DESCARGA.....	173
IMAGEN 9.22 DE INTERSECCIÓN A <PLAZA PARA TODOS>.....	176
IMAGEN 9.23 CALLE PRINCIPAL DE HAREN, HOLANDA.....	176
IMAGEN 9.24 MODELO DE CALLE DE USOS COMPARTIDOS. EXHIBITION ROAD. (2011)....	176
IMAGEN 9.25 CORTE A-À ENTRE MERCADO DE LA GRAN MANZANA Y HOTEL CITY. PROPUESTA.....	178
IMAGEN 9.26 SISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA PROPUESTO.....	179
IMAGEN 9.27 CORTE B-B' AV. FSL, INCORPORACIÓN DE CICLOVIA.....	181

LISTADO DE ABREVIATURAS

AMC	Área Metropolitana de Caracas
Aprox.	Aproximado/aproximadamente
Av.	Avenida
BSG	Bulevar de Sabana Grande
CANTV	Compañía Anónima Nacional Teléfonos de Venezuela
CC.	Centro Comercial
Coop.	Cooperativa
FUNVISIS	Fundación Venezolana de Investigaciones Sismológicas
FSL	Francisco Solano López
G.M.	Gaceta Municipal
G.O.	Gaceta Oficial
H	Horas
Hab.	Habitantes
Ha.	Hectárea
IERU	Instituto de Estudios Regionales y Urbanos
INE	Instituto Nacional de Estadística
IPC	Instituto de Patrimonio Cultural
Km	Kilómetro
MENPET	Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería
mts	Metros
m.s.n.m	Metros sobre el nivel del mar xvii
No.	Número
OMPU	Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano

Pág.	Página
PDUL	Plan de Desarrollo Urbano Local.
PSVSA	Petróleo de Venezuela Sociedad Anónima.
Qda.	Quebrada
Res.	Residencial
S1 – S5	Subsectores de estudio
TDR	Términos de referencias
USB	Universidad Simón Bolívar
Urb.	Urbanista / Urb. Urbanización
V.U.F	Variables Urbanas Fundamentales

INTRODUCCION

El hombre se ha caracterizado por intentar acomodar su entorno de la mejor manera posible, a fin satisfacer sus necesidades, las cuales varían y han sido abordadas de diferentes maneras. Dicha adaptación del espacio se ha desarrollado de manera intensa a partir del siglo XIX, ocasionando que gran parte de la población resida en ciudades y dando a lugar a que las mismas, sean consideradas como “*el mayor invento de la humanidad*” y “*también nuestra mejor esperanza para el futuro*”(Glaeser, 2012).No obstante, este proceso de urbanización resulta bastante dinámico, ocasionando que diversos sectores vivan épocas de auge, decaída o estancamiento, afectando de manera directa el desenvolvimiento y la calidad de vida de los habitantes de nuestras urbes, por lo cual, la planificación urbana adquiere un papel fundamental para crecimiento armónico de los asentamientos urbanos.

Venezuela y sus ciudades experimentan actualmente un contexto bastante particular, donde históricamente, se han caracterizado por querer ser ejemplo de modernidad en América Latina, con grandes rasgos capitalistas como la dependencia al automóvil y los centros comerciales, y donde en la actualidad los dirigentes políticos buscan instaurar un “*Socialismo del Siglo XXI*”, lo cual claramente influye en la forma de intervenir y donde el proceso de modernización de la sociedad cambia constantemente los paradigmas de la planificación urbana.

Por ende, la planificación urbana viene a representar un importante desafío para la ciudad de Caracas, donde históricamente concebir desde lo teórico y su posterior puesta en práctica constituye todo un reto por parte de los responsables de hacer la ciudad, dando lugar a que las acciones propuestas no solo deban ser entendidas como simples proyectos, sino como un proceso flexible, donde se requiere el trabajo en conjunto entre diversas instituciones y actores pertinentes, a fin de garantizar el desarrollo armónico en la urbe.

La Avenida Francisco Solano López representa un importante espacio para la ciudad capital, dado su influencia en materia de movilidad dentro de un sector donde confluyen miles de personas diariamente y su rol gastronómico, y las actividades comerciales, de oficina y esparcimiento que históricamente ha caracterizado a la misma, no obstante, el deterioro de su espacio donde se tienen condiciones poco atractivas para el peatón y la anarquía en la cual se desenvuelve ha generado diversas problemáticas y conflictos que deben ser atendidos.

El sector abordado y su contexto es complejo, debido no sólo a la diversidad y contraste entre cada una de las actividades urbanas, sino que además, se evidencian diferentes factores que condicionan al sector de múltiples maneras, como el hecho de ubicarse dentro de dos municipios y los problemas políticos asociados, la presencia de diversos asentamientos informales de viviendas y comercios en zonas de riesgo y el hecho de ser un área con un bajo sentido de pertenencia con un progresivo deterioro físico del espacio público. Por ello, se requiere un abordaje desde una visión integral y transversal, en el que se afronten los diferentes aspectos, políticos, sociales, ambientales y espaciales a fin de identificar las problemáticas y aprovechar sus oportunidades y fortaleza para la formulación de una propuesta de diseño oportuna.

I.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

El 4 de julio de 2011 es reinaugurado eje peatonal del Bulevar de Sabana Grande, luego de su rehabilitación integral por parte de la institución PDVSA La Estancia. Las intervenciones se realizaron de una forma transversal a lo largo de cada una de las etapas del proyecto, incluso, luego de haber terminado las intervenciones físicas, los trabajos de acompañamiento social y mantenimiento continúan, dejando como resultado una labor exitosa en el tema de recuperación de espacios públicos patrimoniales. Sin embargo, el proyecto no es considerado del todo completo, ya que, las acciones se han limitado principalmente en el tramo comprendido entre la Avenida (Av.) Las Acacias y la 3era Avenida de Las Delicias, **faltando la resolución de los nodos y vías articuladores del eje peatonal, como lo son al Norte y al Sur como la Avenida Francisco Solano López y la Avenida Casanova, por el Oeste, la conexión con la Plaza Venezuela y por el Este la continuación con la Plaza Brión de Chacaíto.**

Tanto la Avenida Francisco Solano como la Avenida Casanova, y las diversas transversales que las unen, conforman un importante circuito de actividades que complementan e influyen en la dinámica del Bulevar de Sabana Grande. En respuesta a la situación anterior y tomando como preámbulo los resultados obtenidos a partir del *Proyecto Tramo Piloto Avenida Francisco Solano López, Plaza la Iglesia* (PDVSA La Estancia, 2013), se realiza el presente estudio para el reordenamiento integral de este importante espacio, compuesto por un diagnóstico y posterior formulación de lineamiento de intervenciones urbanas, donde se incorporan su zona de injerencia y se busca ocasionará una mejora en su conformación físico y funcional del lugar. Además se destaca la realización en paralelo de un estudio para la Avenida

Casanova denominado *Rehabilitación Integral de la Avenida Casanova y su Área de Injerencia* (Flores, 2015).

I.2 OBJETIVOS GENERALES

Realizar un diagnóstico y propuesta de reordenamiento urbano para La Avenida Francisco Solano López.

I.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Analizar las características espaciales y funcionales del sector y sus áreas de injerencia, desde el punto de vista urbano, tomando en consideración la participación de la comunidad y experiencias previas.
- Desarrollar lineamientos de intervenciones urbanas que respondan a las condiciones y problemáticas del sector de estudio, con el fin de repercutir positivamente en la calidad de vida de los actores involucrados.
- Dotar de un estudio de reordenamiento integral que sea de utilidad para la institución PDVSA La Estancia, a la hora de emprender intervenciones en la Avenida Francisco Solano y su área de injerencia.

I.4 JUSTIFICACIÓN.

Localizada en un punto estratégico de la ciudad, la Avenida Francisco Solano López representa un espacio transcendental para el correcto funcionamiento del sector en el cual se ubica, no obstante en la actualidad se caracteriza por una discontinuidad espacial, la desintegración de su contexto y anarquía. Con características físicas propicias, un papel fundamental en el tema de movilidad de la zona y su estrecha relación con el Bulevar de Sabana Grande, Plaza Venezuela y Chacaíto convierten a esta vía colectora en el espacio adecuado para formular una propuesta de diseño urbano que soluciones los conflictos existentes y que a su vez genere una mejor calidad de vida para los actores que hacen vida en este lugar.

I.5 ALCANCES Y LIMITACIONES.

El presente Estudio tiene como objetivo plantear una serie de lineamientos de diseño urbano, que permitan orientar el desarrollo futuro del sector, atendiendo a unas series de consideraciones previstas en un primer diagnóstico. A través de la formulación de un concepto generador que responde a la visión que se quiere de la avenida Francisco Solano López, se desprenden una serie de intervenciones puntuales, las cuales a la hora de ejecutarlas, se recomienda profundizar en su nivel de detalle.

En cuanto a las limitaciones, al contemplar un proyecto para una área en estudio con características particulares y el hecho de tomar en consideración, la manera en la cual se lleva a cabo la planificación urbana en el país y el contexto político actual (condiciona notablemente el acercamiento a los actores involucrados) representan un gran reto, dado la necesidad de incorporar múltiples variables y las dificultades de abarcar cada uno de los aspectos más importantes y su nivel de detalle abordado.

El estudio se encuentra acotado dentro de un contexto de pasantías intermedias, en un lapso de 12 semanas, lo cual limita (en términos de tiempo), un desarrollo más profundo de cada uno de los componentes del diagnóstico y propuesta de diseño urbano, no obstante, se logró identificar aquellos elementos esenciales en la dinámica del sector, plasmando un propuesta de intervención urbana bajo una visión transversal y de conjunto, la cual no constituye el final del estudio, sino que debe servir como una importante base conceptual para la realización de programas, proyectos o subproyectos específicos en la Avenida Francisco Solano y su ámbito de influencia.

I.6 MARCO METODOLÓGICO.

Resulta necesario definir el tipo de investigación empleada, la cual de acuerdo a partir de los objetivos planteados se contemplan los siguientes tres métodos:

- **Investigación descriptiva:** consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno o grupo con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Este tipo de investigación se vincula dentro de la fase del diagnóstico, basado en la indagación, observación, el registro y la definición. Se destaca la importancia del trabajo de campo y la revisión del material bibliográfico.

- **Investigación explicativa:** se basa en la búsqueda de él por qué de los hechos, mediante el establecimiento de relaciones causas-efectos, respondiendo a las interrogantes, de por qué se originan y cuáles son sus consecuencias. Se desarrolló dentro de la recopilación y análisis de la investigación descriptiva del diagnóstico técnico, sirviendo como una síntesis del mismo.
- **Investigación proyectiva:** se enmarca en proponer soluciones a una situación determinada. Implica explorar, describir y proponer alternativas de cambio, pasmándose a través de la formulación de una serie de lineamientos generales y pruebas de diseño dentro del apartado de la propuesta de diseño urbano

Por otro lado y con el objetivo de desarrollar el proyecto de manera sistemática y estructurada, se circunscribe su desarrollo dentro de tres principales fases contempladas en el estudio:

Fase 1. Revisión bibliográfica

Representa la revisión de la información secundaria existente del sector y su contexto, resaltando los estudios derivados del Proyecto de Rehabilitación Integral del Bulevar de Sabana Grande realizados por la Gerencia de Patrimonio de PDVSA La Estancia así como la consulta de otras investigaciones relacionadas en diversas instituciones públicas y privadas. De esta manera se logró recopilar un conjunto de estudios y proyectos previos que sirvieron como punto de partida para el abordaje de la Avenida Francisco Solano y su área de injerencia

En esta misma fase del proyecto, se procedió a la consulta de fuentes de información primarias (libros, periódicos, informes, normas técnicas, entre otros); a fin de servir como sustento para la elaboración de un marco teórico - conceptual adecuado para el entendimiento técnico en el área de estudio.

Fase 2. Diagnóstico técnico.

En la segunda fase se realizó un diagnóstico integral, en los que se abordaron diferentes componentes urbanos, comenzando con la ubicación de la avenida Francisco Solano López con respecto a su contexto metropolitano, para posteriormente proceder a la definición de la poligonal de estudio, de acuerdo a los comportamientos en la dinámica urbana, identificados por medio de salidas de campo y estudios previos consultados.

Una vez definido la poligonal de estudio, se procedió a la realización de diferentes análisis cuantitativos y cualitativos que a fin de dar respuesta y entender el funcionamiento y dinámica del sector, en torno a los siguientes macro-temas: evolución histórica, análisis socio-demográficos, análisis del marco normativo (existente y propuesto), análisis de las condiciones del medio físico, evolución histórica, morfología urbana, equipamientos y movilidad. Posteriormente, cada uno de estos componentes fueron superpuesto para la identificación de los conflictos y problemáticas.

Con respecto a las estrategias adoptadas para la recopilación de información, se desarrollaron constantes salidas de campo (observaciones directas), entrevistas abiertas a los actores involucrados, acompañado siempre con el análisis documental, de acuerdo a cada una de las etapas de la investigación.

Fase 3. Formulación de lineamiento e intervenciones urbanas.

La tercera fase estuvo orientada a la formulación de lineamientos y propuestas de intervenciones urbanas, enfocadas a la recuperación del espacio público y dotación de nuevos equipamientos urbanos como motores del desarrollo funcional y armónico del sector, sustentado en el diagnóstico realizado y bajo un enfoque de desarrollo sostenible, donde se privilegie al peatón y se busque un equilibrio entre lo económico, social y ambiental.

La propuesta partió de la definición de la vocación del sector y su entorno, desde una visión estratégica compuesta por cinco ejes interrelacionados (Espacios públicos y equipamientos de calidad; Movable e integrada; Competitiva y flexible; Histórica y ambientalmente sostenible; Gestión compartida y eficiente) que orientarán las actuaciones hacia un futuro deseado.

Finalmente, cada una de los fases del proyecto fue acompañado por una serie de elementos gráficos (planos, fotografías, diagramas, cuadros, entre otros) con la finalidad de facilitar al lector la comprensión de cada uno de los aspectos abordados.

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

PDVSA La Estancia es el brazo social, cultural y patrimonial de Petróleos de Venezuela S. A., destinada a valorar, promover y difundir el patrimonio cultural del país, para lograr el buen vivir, el fortalecimiento de la venezolanidad y desarrollo integral de la Nación.

Las acciones que PDVSA La Estancia desarrolla en el ámbito cultural se fundamentan en el Artículo 99 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, donde se establece que *“los valores de la cultura constituyen un bien irrenunciable del pueblo venezolano y un derecho fundamental que el Estado fomentará y garantizará...”*, así como en los principios de corresponsabilidad social. Igualmente, el Artículo 5 de la Ley Orgánica de Hidrocarburos establece que las actividades reguladas estarán orientadas a fomentar el desarrollo integral, orgánico y sostenido del país; desarrollado en el marco de los lineamientos del Plan Siembra Petrolera.

La institución en respuesta al deber de protección y garantía que prevé la constitución vigente del derecho a la cultura por parte de los entes del Estado, ha centrado su gestión a nivel nacional en tres ejes de acción: Social, Cultural y Patrimonial.

A través de su Eje de Acción Patrimonial, liderado por su gerente, la antropóloga y arquitecta Virginia Vivas, PDVSA La Estancia ha diseñado y ejecutado importantes proyectos de rehabilitación de espacios e inmuebles públicos.

La experiencia obtenida en el proceso de rehabilitación integral del Bulevar Sabana Grande ha repercutido en el acontecer nacional y ha estimulado a varias gobernaciones del país a solicitar asesoría en materia patrimonial a PDVSA La Estancia, por lo que la gestión de la institución se ha extendido más allá de la ciudad capital, y hoy trabaja en conjunto con los ejecutivos de importantes estados como: Aragua, Vargas, Sucre, Nueva Esparta, Zulia y Falcón.

Sin embargo, la gestión de PDVSA La Estancia en la ciudad de Caracas se desarrolla y optimiza a partir de las experiencias obtenidas, rehabilitando de manera integral los espacios públicos; a través del diseño de proyectos siempre acompañados de manera transversal por una labor continua de acompañamiento social y comunicacional, mediante la ejecución de importantes programas de desarrollo comunitario, deportivo, de salud y de apoyo a iniciativas de organizaciones con fines sociales.

I.8 ANTECEDENTES

Resulta necesario realizar un análisis bibliográfico, de los diversos estudios, planes y proyectos que han tenido como punto de partida parte de la Avenida Francisco Solano López y/o su contexto inmediato, y que de alguna forma pudieran influir dentro el comportamiento del sector. Dicho material bibliográfico, ha sido gran utilidad para el entendimiento de la dinámica del sector y como soporte metodológico para el presente estudio.

La formulación del Proyecto de Reordenamiento Urbano de la Avenida Francisco Solano López, se enmarca dentro del conjunto de estudios y planes para la rehabilitación de espacios e inmuebles públicos que realiza PDVSA La Estancia para el sector, específicamente bajo el *Proyecto de Rehabilitación Integral del Bulevar de Sabana Grande y sus zonas de injerencia (2011)*. Desde el año 2006 PDVSA La Estancia ha sido promotor de la recuperación de los espacios aledaños al bulevar de Sabana Grande dando lugar a una serie de estudios y proyectos dentro de los cuales resulta necesario destacar.

I.8.1 PRINCIPALES ESTUDIOS CONTEMPLADOS

- **Proyecto de Rehabilitación Integral del Bulevar de Sabana Grande y sus Zonas de Injerencia.**

PDVSA La Estancia

2006-2011

Representa el Proyecto insignia de PDVSA La Estancia y a partir del cual se han promovido la rehabilitación de otros espacios públicos aledaños al sector como el Bosque Urbano el Porvenir, La Plaza la Iglesia, La Plaza Solano y la Plaza de los Pintores además de la realización de diversos estudios a nivel nacional.

Así mismo, tiene como premisa Rescatar y rehabilitar el Bulevar de Sabana Grande, como espacio público de valor patrimonial, parte de la memoria cultural, social, urbana y ambiental de la ciudad de Caracas a partir de la planificación de los usos del suelo y la movilidad, la regulación de las fachadas y los mensajes visuales y sonoros y la implementación de un nuevo paisajismo que congrega la colocación de un nuevo mobiliario Urbano y la pavimentación adoquinada. Además cabe destacar que fue realizado en coordinación con la comunidad organizada y diversas instituciones competentes en el tema como: la Alcaldía de Caracas, El Gobierno del Distrito Capital, el Metro de Caracas C.A., Instituto de Patrimonio Cultural (IPC), Hidrocapital, CORPORELEC, PDVSA Gas, CANTV entre otros.

- **Plaza de los Pintores**

PDVSA La Estancia

2011

Constituye la recuperación de un espacio puntual que históricamente, ha influido en la dinámica de la Avenida Casanova, el cual, ha sido objeto de abandono y donde

proliferaron actividades indecorosas. Dentro de este proyecto se destacan una serie de acciones ejecutadas entre las cuales se tienen la adopción de un pavimento y equipamiento similar al colocado en el BSG.

Dentro de este Proyecto se destaca la importancia de concebir un espacio dentro un borde urbano definido que implique el cuidado y mantenimiento del mismo ya que si no se observa su deterioro en el tiempo.

- **Paseo Artístico Urbano y Plaza Solano**

PDVSA La Estancia

2012

Comprende la rehabilitación de uno de los espacios públicos alojados dentro de la poligonal y su dinámica inmediata a partir del reordenamiento espacial del mercado de la Avenida Solano; la reparación y modificación de paradas de transporte público; la colocación de obras de arte; la adecuación y sustitución de las tuberías de aguas blancas y de gas, además del mejoramiento en el cableado del servicio eléctrico y la Incorporación de nuevo mobiliario urbano donde se destaca la colocación de baldosas para personas con visión disminuida, dos plazas cubiertas y obras de artes.

- **Proyecto Tramo Piloto Avenida Francisco Solano López, Plaza la Iglesia**

PDVSA La Estancia

2013

Parte del plan de acción de PDVSA La Estancia para la rehabilitación de las Zonas de Injerencia del Bulevar de Sabana Grande, y representa el preámbulo para realización del presente de estudio.

Tiene como objetivo el ordenamiento de la dinámica peatonal y vehicular en la Avenida Francisco Solano López a partir de la aplicación de un proyecto piloto entre las calles Negrín y San Gerónimo que contempla la reducción del número de canales vehiculares de cinco a tres; con el fin de poder adosar a las aceras los dos canales restantes para beneficio de los peatones; la construcción de un paso peatonal a un solo nivel para conectar la Calle La Iglesia y la Plaza homónima; el replanteo y construcción de bahías de estacionamiento para motos y vehículos; zonas de carga y descarga y paradas de transporte público como elementos básicos para guía de los conductores; instalación de nuevo mobiliario urbano; el trazado de nuevo rayado peatonal y vehicular; Además vale

la pena destacar la incorporación al espacio urbano la obra de arte “Náutica”, del maestro Omar Carreño la cual se realiza a través de una reinterpretación artística a dos piezas: un mural y el paso peatonal que da acceso a la Plaza La Iglesia.

Dada su relevancia para el presente estudio, se encontrara posteriormente un análisis crítico del proyecto en sí, resaltando los aspectos positivos que pueden ser reimplantados en el resto de la avenida y los aspectos a mejorar o a incorporar.

- **Proyecto Tramo Piloto Avenida Casanova**

PDVSA La Estancia

2013

Dicho proyecto tiene como objetivo, ordenar la dinámica vehicular y peatonal existente en la Avenida Casanova, de los tramos comprendidos entre la calle Unión y el callejón Borges; y Calle El Recreo entre Av. Casanova y Av. Venezuela, replicando criterios similares a los implementados en el Bulevar de Sabana Grande y adaptando la metodología de actuación a las particularidades de este entorno urbano.

Este Proyecto no ha podido ejecutarse debido a las limitaciones derivadas por ciertos actores que se oponen al cambio, los cuales, dado que dicho aspecto no fue contemplado primeramente dentro del estudio y no se lograron proponer acciones que lograran cambiar las posturas de dichas personas

- **Caracterización Urbana de la Poligonal en la que se Enmarca el Complejo Petrolero la Campiña-las Delicias de Sabana Grande y su Área de Injerencia.**

PDVSA La Estancia

2014

Constituye un estudio con un aporte significativo, para el entendimiento de la dinámica de uno de los sectores que ocupa parte de la poligonal y, en el cual, se realiza un análisis para la reestructuración espacial del Complejo Petrolero de MENPET y PDVSA ubicado en la urbanización La Campiña en Caracas. El mismo consiste en la elaboración de *“un diagnostico técnico que consta de una estructura basada en el análisis urbano general en cuanto a: ubicación, antecedentes históricos, morfología urbana y caracterización general del sitio”*.

- **Proyecto de Rehabilitación del Espacio Conector entre el Bulevar de Sabana Grande y Plaza Venezuela**

Universidad Simón Bolívar USB - PDVSA La Estancia. Informe de Pasantía por Vegas, I.
2014

Su aporte no solo se centra en el conocimiento de la dinámica del sector de Plaza Venezuela, dentro del cual se contempla la realización de un diagnóstico y una propuesta urbana que responda a las problemáticas del lugar, sino que además sirve como guía y sustento metodológico para el presente estudio, por ende se realiza un análisis crítico de las ideas y conceptos manejados por el autor y/o otras información al cual el mismo hace referencia con el fin de nutrir teóricamente el estudio de la Avenida Francisco Solano López.

- **Proyecto de Reordenamiento Integral del Sector de Plaza Brión de Chacaíto y su contexto inmediato**

Universidad Simón Bolívar USB - PDVSA La Estancia. Informe de Pasantía por Cardona, A.
2014

Representa un estudio de significativo aporte teórico y meteorológico para el análisis de la Avenida Francisco Solano que permite un acercamiento objetivo de la dinámica del sector de Chacaíto y su contexto, a partir del establecimiento de lineamientos de desarrollo urbano derivados de un diagnóstico bastante completo. Dentro de este documento se destacan las ideas y concepto en cuanto a espacios públicos y movilidad vehicular y peatonal.

- **Proyecto de Reordenación Urbana de la Avenida Casanova y su Área de Injerencia**

Universidad Simón Bolívar USB - PDVSA La Estancia. Informe de Pasantía por Flores, G.
2015

Paralelamente se lleva a cabo la caracterización y elaboración de una propuesta urbana para la avenida Casanova la cual tuvo la particularidad de realizarse conjuntamente con el presente estudio de la Avenida Francisco Solano López con el objetivo de realizar una propuesta integral para el correcto funcionamiento del sector, por ende mucha información y conceptos fueron debatidos recíprocamente e incorporados dentro de cada una de los lineamientos desarrollados en el análisis del diagnóstico y la propuesta

I.8.1 OTROS ESTUDIOS Y PROYECTOS

Debe destacarse la utilización de otros de estudios que fueron contemplados como soporte bibliográfico y de gran basamento teórico los siguientes estudios, planes y proyectos para el sector:

- **Estudio de Suficiencia Vial para el Desarrollo Inmobiliario de la Zona Rental de la Plaza Venezuela.**

Ingeniería Cerón C.A.

Junio 2008

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

- **Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL) para Chacao.**

Alcaldía de Chacao

2009- En discusión

Su objetivo consiste en orientar el desarrollo del Municipio a partir de “un crecimiento armónico del municipio, integrando en la planificación el desarrollo de los servicios de redes, vialidad y equipamientos urbanos, considerando las necesidades de la población y su proyección a futuro”. Este documento se contiene información bastante útil y directrices para el desarrollo integral de este sector de la ciudad.

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

SOMELCA. Ingenieros Asociados, C.A.

Septiembre 2009

Dentro de este estudio se encuentran conteos viales y análisis de los alrededores de la Zona Rental; destacando de las condiciones de las paradas de autobuses distribuidas a lo largo de la zona, información la cual posteriormente se corrobora en campo y fue de utilidad a la hora del análisis del Estudio de Movilidad y Jerarquía Vial.

- **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.

2011

Constituye un documento donde se exponen los lineamientos del concurso y su utilidad radica en una serie de conceptos que se deben tomar en cuenta a la hora de formular la propuesta, donde se destacan las visiones que se tienen del sector y se plantean las principales problemáticas a dar solución.

- **Concurso CCS en Bici**

Alcaldía Metropolitana de Caracas

2012

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. Las propuestas deben incorporar dos tipos de circuitos de acuerdo a su función: uno expreso y otro recreativo además de las características físicas de la ciclovía en sí. Se destaca la presencia de lineamientos que integren a toda la ciudad.

- **Proyecto Caracas Rueda Libre**

Alcaldía del Municipio Libertador

2012

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. El plan comprende el establecimiento de dos circuitos para su uso exclusivo por partes de peatones, ciclistas y patineteros, durante los domingos de 7:00 a.m. a 3:00 p.m. Parte de estos recorridos se realizan los alrededores de plaza Venezuela y el Parque de los Caobos.

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

Alcaldía del Municipio Libertador

2013-Actualidad

Representa una iniciativa por parte de este actor político para estimular el empleo de modos de transporte alternativos no contaminantes. El primer tramo del proyecto contempla un circuito desde la Universidad Bolivariana de Venezuela (sector de los Chaguaramos) hasta las Residencias Estudiantiles Livia Gouverneur (Edificio Los Andes) ubicado en Plaza Venezuela. Su funcionamiento en la actualidad permite determinar aspectos positivos y negativos a mejorar para la implementación de ciclovías en la ciudad de Caracas.

Para la segunda etapa la tiene previsto la continuación del primer tramo terminado en septiembre del 2013 y permitirá enlazar El Sector de los Chaguaramos y Plaza Venezuela con la Plaza Diego Ibarra, en el centro de la ciudad.

- **Proyecto Rehabilitación Integral del Sector de Plaza Venezuela. Términos de Referencia para la Ejecución del Proyecto.**

PDVSA La Estancia

2013

Representa una guía para la elaboración del proyecto que busca promover la la rehabilitación de la acera sur de la Gran Avenida para lograr la integración de Plaza Venezuela con el bulevar de Sabana Grande

- **Proyecto Ciclovía Caracas. Segundo Tramo**

Alcaldía del Municipio Libertador

2014- En ejecución

Esta segunda etapa contempla la continuación de un primer tramo terminado en septiembre del 2013 y permitirá enlazar El Sector de los Chaguaramos y Plaza Venezuela con la Plaza Diego Ibarra, en el centro de la ciudad.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL

Dentro de este primer capítulo se abordan conceptos, ideas y teorías que servirán de sustento y base referencial para el análisis efectuado a lo largo del presente estudio. Para la elaboración de un marco teórico que permita asociar las complejidades que representa el estudio de las ciudades, se abordan un conjunto de teorías acerca de la forma y funcionamiento de las actividades urbanas, a fin de poder entender, analizar y explicar los diversos fenómenos que han dado lugar al estado actual de la Avenida Francisco Solano López, y a su vez, sostener conceptualmente las futuras intervenciones sobre el espacio.

1.1 LA CIUDAD COMO SISTEMA.

Los asentamientos urbanos representa la manera dentro de la cual, el ser humano ha sido capaz de acomodar el espacio físico (Mc Loughlin,1971), a partir de la creación de “*hábitat artificiales*” donde se congregan actividades y comunicación y que surgen con el objetivo de solventar las necesidades y facilitar los procesos asociados a la supervivencia humana.

Estos ecosistemas bajo dominio humano, se encuentran evolucionando muy deprisa, dando lugar al surgimiento de actividades cada vez más especializadas, que a su vez requieren de entorno más especializado como “*consecuencia de la aplicación de nuevos conocimientos tanto al entorno como en el propio individuo*”. (Mc Loughlin, 1971:12),

Para la comprensión adecuada de todo este proceso, se requiere identificar aquellas partes o componentes cuyo conducta afecta significativamente el comportamiento de todo, para la cual, es necesario la adopción de una “*Aproximación de sistema*”, donde cada parte es subordinada de un todo e interdependiente; se necesita observar las actividades del ser humano desde un contexto general, tal como señala Morales: (1991:101) “*la ciudad se le considera constituida por partes relacionadas entre sí, que aunque pueden ser tratadas sectorialmente o aisladamente, deben por necesidad comprenderse en su vinculación con el todo.*”

Por ende, y para un correcto acercamiento de la ciudad como sistema, los asentamientos urbanos tienen que ser vistos (Morales, 1991:101-104):

“Como sistema espacial”: dado que toda ciudad ocupa un lugar determinado y delimitado en el espacio geográfico y cada actividad humana tiene necesidades variables en cuanto a la cantidad y características del espacio geográfico que requiere.

“Como sistema abierto”: ya que no se puede concebir a la ciudad de manera aislada, debe analizarse en referencia a un contexto más amplio producto de intensa red de relaciones que desborda los límites físicos de su área urbana disponiendo de alcance regional, nacional e incluso internacional.

“Como sistema pluralista”: motivado a que las ciudades desde un principio han para la concentración de individuos y grupos sociales con características y condiciones diversas y con objetivos no siempre coincidentes.

“Como Sistema que no se auto regula”: dado que las ciudades no representan un organismo biológico, y necesita de ciertas directrices a fin de planificar su evolución y concebir una mayor calidad de vida para sus habitantes.

1.1.2 ESTRUCTURA URBANA

Las ciudades representan la respuesta constructiva ante la necesidad de espacio y comunicación de las actividades humana, las cuales se constituyen a partir de una estructura física que dan lugar a un sistema de actividades interrelacionadas.

Esta estructura física (edificios, terrenos, redes, medio físico) sirven de soporte material a las dinámicas de las actividades urbanas, las cuales muestran cierta permanencia y perdurabilidad en el tiempo y comúnmente se encuentran rezagadas con respecto a las demandas o necesidades, dando lugar a desequilibrio entre las actividades y la estructura física, que a su vez genera innumerables conflictos y problemáticas.

Por ende se requieren respuestas oportunas que permitan adaptar a las edificaciones y los espacios al crecimiento de las actividades, para lo cual Morales Tucker (1991) define una serie de principios generales para ordenamiento espacial de actividades:

- *“Las actividades que sirven a gran parte de la ciudad, como los comercios y servicios muy especializados, tienden a ubicarse en zonas céntricas y, por el*

contrario, aquellas actividades que tienen un mercado restringido buscan ocupar lugares periféricos, cercano a esos mercados localizados.

- *Mientras más especializada sean las actividades mayor será su tendencia a ubicarse en localizaciones céntricas.*
- *Debido a que el precio de la tierra tiende a estar en relación inversa a la distancia de ella con respecto al centro, aquellas actividades que tienen grandes requerimientos de espacio tienden por necesidad a localizarse en la periferia.*
- *Los controles del uso del suelo y la zonificación influyen sobre las decisiones de localización de las actividades y a la vez persiguen tener un efecto estabilizador sobre los esquemas de organización de las actividades urbanas.*
- *La existencia de las llamadas *deseconomías externas*, tanto tecnológicas (el ruido, la congestión, etc.) como pecuniarias (por ejemplo los costos crecientes del suelo, etc.) provocan una cierta descentralización que ocurrirá en mayor o en menor grado dependiendo de la necesidad que tenga una determinada actividad de localizarse en el núcleo central para un mejor funcionamiento.*
- *En las grandes ciudades suelen existir centros secundarios aparte del núcleo central, en donde algunas de las actividades encuentran localizaciones adecuadas sin tener que soportar las *deseconomías* tan fuerte marcadas en los núcleos centrales. En Caracas son muchos los ejemplos de este tipo.*
- *Debido a la interdependencia o simbiosis que existe entre ciertas actividades, surge con cierta frecuencia el fenómeno de la aglomeración, que se expresa en la agrupación física en sectores de la ciudad de actividades similares o complementarias, lo cual crea *economías externas* que motivan a ciertas actividades a localizarse en aquellas zonas donde pueden aprovechar esas ventajas de la cercanía unas de otras.” (Morales, 1991: 106-107).*

1.1.3 DINÁMICA URBANA.

“Las sociedades se transforman por los procesos de globalización e informacionalización teniendo una dimensión espacial, representando la constitución de una nueva lógica espacial” Borja y Castells (1997: 67).

La estructura física-espacial de las ciudades no se mantienen estática a través del tiempo, dado que en los asentamientos urbanos hay constantes acoplamientos en los patrones de los usos del suelo, en las intensidades y en los precios de la tierra. Este proceso de cambio se conoce como dinámica urbana.

El proceso de cambio puede responder a razones y valores de distintas índoles: sociales, económicas, políticas, estéticas, ecológicas, dentro de las cuales Mc Loughlin (1971) destaca las inversiones en infraestructuras, grandes inversiones inmobiliarias, localización de actividades productivas de alto impacto (centro de oficinas o comercios), cambios demográficos (migración, pérdida de población), cambios en las normativas urbanas (referidas especialmente a los usos e intensidades del suelo), entre otros.

Al crecer el empleo y la población, esto se refleja en las actividades urbanas: incrementos de la extensión física del área urbana y/o en la reorganización interna de actividades, lo cual da lugar a que diversos sectores de la ciudad sufran cambios y vivan época de auge o decaimiento.

Este proceso de adaptación es proceso recíproco a mediano y largo plazo, dado que dicho los espacios construidos “*tienden a quedar fijas o son de costosa transformación*” (Webber y cols, 1964: 28), y las necesidades espaciales de las actividades suelen variar con mayor rapidez, ocasionando interferencias en el correcto funcionamiento de estas últimas, dando lugar a la necesidad de cambiar la relación que se tiene con el espacio, contando con la posibilidad, tal y como señala Mc Loughlin (1971) de adaptar su comportamiento de modo que les permita mejorar las adecuaciones de un espacio existente (*comportamiento respecto al espacio*), buscar un espacio más adecuado (*localización del espacio*) y/o hacer modificaciones a la edificación u obras de ingeniería para modificar o cambiar un espacio adecuado (*desarrollo del espacio*).

Por ende, resulta necesario plantear la construcción y rehabilitación de los espacios públicos y edificaciones, desde una óptica flexible y multifuncionales, es decir los espacios deben ser capaz de poder de adaptarse a diversas necesidades y demandas, de manera de poder perdurar en el tiempo, alargando la “*vida física de la edificación*” (Morales, 1991:108).

Históricamente gran parte de estos cambios han sido inducidos directamente desde instituciones públicas a fin de consolidar y estimular un sector de la ciudad, en beneficio de la calidad de vida sus habitantes, no obstante, el sector privado representa un importante actor que adquiere en la actualidad un rol fundamental dentro de la planificación urbana, dando lugar a nuevas posibilidades de planificación, ejecución y gestión, de los espacios.

1.1.4 MOVILIDAD, TRANSPORTE Y ACCESIBILIDAD URBANA.

El cambio desde un asentamiento rural a lo urbano implica la separación espacial de las actividades que realizan las personas, dando como resultados, territorios extensos y complejos. Las comunicaciones pueden interpretarse como las consecuencias y requisitos de la separación de actividades, por lo cual, el hombre requiere de facilidades para poder desplazarse, “La *relación entre actividades expresa la movilidad de una ciudad*” (Morales 1991:109).

Resulta fundamental concebir la movilidad más allá del hecho de desplazarse y recorrer un espacio, la misma debe buscar la reintegración del tejido social y urbano, la movilidad influye considerablemente como tema social y político, tal y como indica François Ascher (2001):

“Primero, porque es indispensable desde el punto de vista económico y social, ya que es una condición clave de acceso al mercado laboral; a una vivienda digna; a la educación; a la cultura; el ocio y a la familia. En este sentido, la movilidad es por una parte, precondition de los otros derechos, y por otra, una especie de derecho genérico con importancia social creciente. Segundo, porque la movilidad se convierte en un factor en la vida cotidiana de las personas, en otros términos, la movilidad no es un medio, es una parte de la vida por derecho propio y finalmente, porque la movilidad tiene un costo económico, social y medioambiental” (Ascher, 2001: 24).

Los flujos de interacción entre actividades se expresan de manera variable, pudiendo identificar, tal y como señalar Morales Tucker (1991) cinco(5) formas básicas (propósitos) de utilizar un medio de transporte para concentrar sus relaciones con otras actividades como lo son: el Transporte de mercancía y alimentos, el Traslado de personas en grupos, Traslado de personas solas o en pequeños grupos, Servicios públicos, (Bomberos, ambulancia, aseo, vigilancia) y el Servicio de mensajes, teléfono y correo; De los cuales, los cuatro (4) primeros antes mencionados, se conectan a través canales físicos, identificando tres principales tipos de transporte según su dominio: privado, público y de carga

El propósito de la planificación del transporte consiste en la organización de los elementos que conforman los sistemas de circulación que “*facilitan al máximo la accesibilidad para los movimientos entre actividades considerando aspectos como rapidez, seguridad, confort y que sea atractivo*” (Morales, 1991: 110), dentro de las cuales se deben tener presente las repercusiones del tránsito en los cambios e intensidades del uso del suelo, además de evaluar el impacto social, económicos y ambiental que genere sobre un territorio.

“Por su propia naturaleza los sectores más afectados por el fenómeno del tránsito son las urbanizaciones de tipo residencial y, especialmente, aquellas que están influidas por el tránsito de paso, al encontrarse atravesadas por una vía o vías que conectan dos centros de actividades importantes de la ciudad, razón ésta que da origen a la circulación de paso por parte de distintos tipos de vehículos... ..lo que se traduce en altos niveles de inseguridad para la población residente que requiere circular peatonalmente por ese sector”(Morales, 1991: 110).

Por otro lado resulta necesario que las actividades humanadas se proyecten en espacios visibles y cercanos a toda la población, dado que la *“accesibilidad física y la posibilidad de encuentro son más que nunca los principales valores de las zonas urbanas”* (Ascher 2001: 59), sobre todo, aquellos usos de dominio público que satisfacen las necesidades de vivienda, trabajo y/o estudio, recreación, esparcimiento y asistencial. De aquí la importancia del concepto de accesibilidad dentro de las ciudades para lo cual Lizárraga (2006: 4) retoma el concepto de Laarman (1973)*“se vincula con la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado, desde un determinado espacio, e incorpora elementos espaciales, temporales y tecnológicos”*.

Una correcta planificación urbana debe entender que *“la movilidad centra su estudio en la persona y su entorno desde un plano integral”* (Montezuma 2009: 15) por ende, accesibilidad debe estar sujeta en la generación de condiciones para el peatón, dado que si únicamente se tiene paso a través de un vehículo particular, se limita las posibilidades de uso de los espacios y no se lograra que la ciudad se revitalice y cumpla con su deber de ser accesible.

1.1.5 IMAGEN DE LA CIUDAD.

Cada ciudad o sector de la misma, es capaz de generar diversas sensaciones en las personas: *“la percepción del medio ambiente genera en cada persona una imagen mental de las partes de la ciudad en mutua relación física. Esta imagen mental le servirá principalmente, para orientarse y desplazarse dentro de la ciudad”*. (Schjetnan y cols, 2008: 46).

Esta percepción se asocia a un conjunto de variables de todo tipo, resultado de la experiencia que pueda llegar a tener el observador sobre su ambiente físico, la cual puede variar significativamente, *“cada individuo crea y lleva su propia imagen”*, no obstante *“hay coincidencias fundamentales entre los miembros de un grupo, lo que da lugar a las imágenes*

colectivas". (Lynch, 1960:6), Dichas memorias colectivas, representa *imágenes públicas*, las cuales definen y caracterizan las impresiones que se tiene de un lugar.

Como planificadores urbanos, se debe velar por la forma en la cual se percibe el paisaje urbano, tal y como señala Lynch (1960:8): "*el paisaje urbano, entre sus múltiples papeles, tiene también el de algo que ha de verse, recordarse y causar deleite. Dar forma visual a la ciudad constituye un tipo especial de problema de diseño*", dado que cuando esos rasgos son prioritariamente positivos, puede empezar hablarse de "*orgullo ciudadano*", de crear identidad sobre los espacios y sentido de arraigo por parte del observador.

Se debe buscar crear *ciudades legibles*(Lynch, 1960), es decir, los asentamientos urbanos deben tener la capacidad de reconocerse y organizarse de manera sencillas por parte de sus habitantes.

Por otra parte, se destaca el establecimiento de un conjunto de elementos que conforman el imaginario de la ciudad, que permiten asociar y definir los elementos de la estructura urbana, dentro del cual se destacan los siguientes cinco (5) conceptos (Kevin Lynch, 1960): Sendas (vías), Bordes (elementos que limitan un espacio o ciudad), Barrios o distritos (sectores o urbanizaciones), Nodos (puntos de confluencia de gran cantidad de personas) e Hitos (estructuras físicas emblemáticas y/o referencial).

1.1.6 HETEROGENEIDAD.

"Las ciudades presentan configuraciones urbanísticas diferentes como una representación física de la forma de ser de su sociedad". (Ascher, 2001: 20)

Sin lugar a duda, unas de las características principales de las ciudades representan su heterogeneidad, esa capacidad de relacionar diversos individuos con características diferentes dentro de un mismo espacio, un lugar para el debate donde confluyen millones de ideas. Las ciudades comparten configuraciones urbanísticas diferentes "*como una representación física de la forma de ser de su sociedad*" y dichas sociedades modernas no son homogéneas, "*buscan el cambio como principio fundamental y presentan dinámicas de **individualización, racionalización y diferenciación social***". (Ascher, 2001: 21)

Las formas de las ciudades es el resultado de la superposición de diversos aspectos: la memoria urbana, la subdivisión de la propiedad del suelo, las alineaciones de las calles y los espacios públicos, la estructuras de las urbanizaciones, las viviendas y los equipamientos, los

signos urbanos y, si bien es producto de su historia, de relaciones sociales, de intereses mobiliarios, de normas públicas también “*debe entenderse de la superposición, la fragmentación y la confrontación: espacios de la superposición de diversas realidades y forma*” (Prozorovich 2011). La ciudad representa:

“Un lugar de conflicto y discordia que, como escribió Franco Rella, es aún el último contexto donde es posible, a través de la continua contraposición de ideas, un cierto diálogo con la verdad. Lugar de ausencia, como señaló Massimo Cacciari –ausencia de las fiesta primitiva, de la naturaleza, de lo orgánico, de los vestigios históricos de los pueblos y grupos que la habitaron y fueron excluidos o desaparecidos. Privilegiada factoría de arte...” (Prozorovich, 2011).

1.2 MEMORIA Y PATRIMONIO URBANO.

La ciudad es reflejo de historia, de experiencia, protagonista de innumerables recuerdos, las cuales pasados en sus calles y/o edificaciones permiten reforzar la identidad de los habitantes y sentido de pertenencia:

“Nada se experimenta en sí mismo sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello y con el recuerdo de experiencias anteriores. Así establecemos vínculos con partes de la ciudad y su imagen está embebida de recuerdos y significados” (Kevin Lynch, 1960:7).

La memoria urbana se relaciona con los vínculos que tienen una persona o grupo con un espacio específico, se constituye a partir de la posible recreación de experiencias previas, dado que concentra sentidos relacionados a la emoción, a la creación de elementos que considera como propios, los cuales se traducen en la representación de valores y visiones que se tiene de la realidad. “*Hay una referencia tanto al pasado, como al futuro, una evaluación de lo que se ha sido y de lo que se desea proyectar*” (Campos y López, 2004:28)

Sin embargo, las ciudades son organismos que se encuentran en constantes cambios en cuanto a su estructura y dinámica, por lo cual muchas veces se opacan y destruyen esos elementos que históricamente nos recuerdan de dónde venimos, influyendo notablemente en los recuerdos de las personas, desvinculando a las personas del espacio. Como planificadores resulta necesario delimitar, entender y reforzar aquellas unidades que tienen cierta identidad: “*Una imagen deseable de la ciudad es aquella que acepta y amplía el presente, al tiempo que establece conexiones con el pasado y el futuro*” (Schjetnan y cols, 2008: 48)

La necesidad de proteger nuestros espacios históricos se traduce en la figura del patrimonio, el cual “*alude a un conjunto de manifestaciones que deben ser resguardadas, cuyo sentido se supone idealmente compartido por todos los habitantes de la ciudad*” (Campos y López, 2004:29), el cual responde a un proceso de selección, de acuerdo a unos criterios implícitos, no siempre claramente expresados, donde se priorizan determinadas memorias sobre otras.

En definitiva, el patrimonio es historia, para lo cual en su construcción, se requiere descubrir lo que en cada momento se ha puesto en relieve, reflejo de las vivencias una sociedad, preservando sus cualidades, “*En una ciudad conviven distintas memorias que han transitado por espacios diversos. El reto, pues, estará en acogerlas e inscribirlas en el paisaje*” (Viana, 2012).

1.3 DISEÑO URBANO.

Las ciudades pueden considerarse organismos vivos, donde continuamente confluyen fuerzas que la impulsan a cambiar, los cuales, muchas veces, no se producen de forma armónica, dado las complejidades existente entre la relación espacio-actividad, ocasionando conflictos y problemáticas que deben ser atendidas, por ende, el diseño urbano se concibe como una importante herramienta que disponen los planificadores urbanos, a fin de dar respuestas a las necesidades de la sociedad, por medio de diversas intervenciones físicas, dirigidas principalmente al espacios público, originando impactos a nivel político, social, económico y ambiental en beneficio de la calidad de vida de los ciudadanos.

El diseño urbano concede la oportunidad de atender los conflictos y problemáticas de un sector, permitiendo plantear soluciones ante la complejidad que supone la misma, por lo cual resulta necesario, a fin de lograr de manera exitosa la visión de ciudad que se quiere, establecer una estrecha relación interdisciplinaria en la realización del plan o proyecto, permitiendo aboradas aspectos como laarquitectura, ingeniería, movilidad urbano, ecología, historia local, aspectos sociales, económicos y ambientales, a fin de lograr una planificación integral. Dichas medidas deben ser abordadas desde una óptica de renovación sostenible e incorporar nuevos conceptos, como el marketing de ciudades, a fin de lograr sectores competitivos y sustentables ante un mundo cada vez más globalizado.

Resulta indispensable concebir la mayor cantidad de variables que intervienen dentro de la planificación urbana que se presentan como imprescindible al diseñar, por ende se deben incorporar a los mecanismo e instrumentos de planificación, dado que el mismo contribuye

significativamente a la viabilidad económica y política de una propuesta, además de entender el funcionamiento institucional y legal de la planificación y los efectos que puedan tener las decisiones tomadas, sobre la población, dado que la ciudad es un asunto público, donde se reúnen diversos actores con características y expectativas diferentes.

1.3.1 ESPACIO PÚBLICO COMO HERRAMIENTA DE TRANSFORMACIÓN URBANA.

Los espacios abiertos y el diseño urbano juegan un rol determinante dentro de la ciudad, dado la función ecológica que tiene el espacio urbano de uso público. Estos lugares representan un medio importante para el desarrollo cultural, físico, y síquico de las personas, el cual permite integrar a cada habitante sin diferenciación social ni económica, permitiendo además reconocer y expresar ideas en colectivo, *“No en vano muchos autores se inspiran en los espacios públicos, que son los que verdaderamente otorgan la forma urbana la ciudad, son espacios para compartir cultura, de reunión, destinados a apreciarla ciudad desde varios ángulos”* (Cullen,2001)²

El espacio público de la ciudad se constituye por las áreas de circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación y descanso de dominio público, el retiro de las edificaciones sobre las vías, las áreas para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos y los elementos naturales del entorno de la ciudad. El desarrollar este tipo de espacio, es uno de los principales retos a la hora de hacer diseño urbano, en donde *“Diferente factores determinan que un sector, una calle, una esquina sean funcionales y agradables, que se conviertan en sitios para el intercambio social”* (Clavier, 2001)²

Dentro del perfil urbano de toda calle se encuentran las aceras, las cuales *“son la expresión más simple del espacio cívico”*, y se resaltan como uno los principales espacios públicos a organizar dentro de la ciudad y sobre todo dentro de la Avenida Francisco Solano López, dados que *“Reconocen la importancia del peatón, lo protegen de la agresión del vehículo. Establecen la transición entre lo público y lo privado. Permiten caminar con libertad, favoreciendo los encuentros vecinales, alimentan el comercio y son hilos conductores de la vida urbana* (Gouverneur. 2001)²

1.3.2 SOSTENIBILIDAD URBANA.

La sostenibilidad es un concepto que actualmente debe ir compaginado con el diseño urbano, dado que es *“precisamente a través del diseño urbano que podemos crear las condiciones necesarias para hacer de los espacios abiertos, espacios cómodos, seguros, agradables y que contribuyan además a reflexionar sobre la forma como estamos consumiendo y generando desechos y residuos”* (Chacón y Ornes, 2010). No es posible contemplar una planificación que no reconozca variables ambientales y su vinculación con lo social y económico, y que a su vez reconozca la necesidad de optimizar los recursos existentes, en pro de salvaguardar el ambiente en función de las generaciones futuras.

Este desarrollo sostenible dentro de una ciudad debe aglomerar sus acciones en *“la necesidad de encontrar formas de vida donde la inclusión, el respeto por la vida de todos los seres, el reforzamiento de los valores patrimoniales, cambios en el uso de recursos, inversiones y en la orientación de los cambios tecnológicos e institucionales”* (Chacón y Ornes, 2010), de manera que las acciones planteadas puedan lograr compaginar el crecimiento económico con un desarrollo social con equidad y protección del ambiente, ya nuestra realidad como asentamiento urbano así lo requiere dado que:

“Las ciudades Latinoamericanas, demandan respuestas social, políticas y económicas que satisfagan las necesidades del hombre, superen las desigualdades con respecto al acceso a los servicios que ofrece la ciudad y reduzcan el crecimiento de los asentamientos urbanos no controlados, en zonas no aptas” (Chacón y Ornes, 2010)

1.3.3 MARKETING DE CIUDAD

En un mundo cada vez más globalizado, las ciudades deben ser capaces de responder a las expectativas y necesidades de sus actores, disponer de una alta capacidad de renovarse e innovar, a fin de poder ser atractiva y lograr competir en un mercado permanentemente en movimiento y cambio. El Marketing urbano representa un concepto que todo territorio debe contemplar dado que la misma:

“Es una herramienta urbana estratégica que comprende la acción a corto plazo y la dirección a largo plazo, a los fines de mejorar la economía local, la calidad de vida de sus ciudadanos y visitantes, el atractivo territorial y la efectividad institucional. Exige

el permanente contacto con sus grupos objetivo (mercados), reconocen sus demandas, definen y desarrollan productos, y genera una estrategia comunicacional que promueva a la ciudad”. (Chacón y Ornes, 2010)

Desde el punto de vista del marketing urbano, las ciudades en función de lograr altos niveles ambientales o definirse como sostenible, deben contemplar: la conexión con las estrategias económicas de la ciudad; la voluntad y compromiso político amplio y de largo plazo; la participación comprometida de sus habitantes en los programas de gestión urbana; y la inversión, dado que:

“Tan solo las ciudades que aprendan y que sean capaces de aprovechar las últimas tecnologías y desarrollar hasta el límite del progreso, serán competitivas y capaces de generar rentas públicas basadas en la participación y en el incremento de conocimientos. Las ciudades que quieren ser competitivas y humanas en el futuro deberán ser ciudades de aprendizaje y de un acceso igualitario a este”. (Chacón y Ornes, 2010)

CAPÍTULO II

CARACTERIZACIÓN URBANA

La Avenida Francisco Solano López constituye un espacio trascendental para el correcto funcionamiento del sector en el cual se ubica, siendo un elemento articulador entre dos grandes nodos como lo son Plaza Venezuela y Chacaíto. Dicha vía colectora en conjunto al Bulevar de Sabana Grande, la Avenida Casanova y las diversas transversales que las comunican, representan un importante nodo de actividades comerciales y culturales que propician el esparcimiento de los caraqueños, convirtiendo el sector en un ícono urbano de la ciudad.

La dinámica de la Avenida Francisco Solano López se encuentra estrechamente relacionada con el bulevar de Sabana Grande y la Avenida Casanova, gracias en parte, a las actividades que congregan y las características funcionales de sus flujos vehiculares y peatonales, permitiendo concebir la superficie conformada por dichos espacios, como un sistema interrelacionado y dependiente entre sí

2.1 UBICACIÓN

El sector en estudio se encuentra emplazado en el centro del Área Metropolitana de Caracas, entre las parroquias del Recreo y San José de Chacao perteneciendo jurídicamente al Municipio Libertador y Chacao respectivamente. De manera específica, ocupa parte de los sectores de Plaza Venezuela, Sabana Grande y Chacaíto y su área de injerencia comprende las urbanizaciones de Los Caobos, San Antonio, Bello monte Norte, Las Delicias, Sans Souci, El Bosque y el Rosal.

Dicha ubicación privilegiada estimula el surgimiento de actividades de carácter metropolitano, las cuales relacionados a una alta accesibilidad hacen del sector un espacio importante para la ciudad de Caracas.



Imagen 2.1. Ubicación dentro del Contexto Metropolitano.
Fuente: Elaboración Propia

2.2 DEFINICIÓN DE LA POLIGONAL DE ESTUDIO Y SUBSECTORES

Con el objetivo de analizar al sector involucrado y teniendo como objetivo específico la la Av. Francisco Solano López, se define la poligonal de estudio a partir del entorno inmediato de esta importante vía colectora, teniendo como elementos de remate, al Oeste La Plaza Venezuela y al Este la Plaza Brión de Chacaíto; Además se decide incorporar los bordes urbanos que definen a la Plaza La Iglesia dada su relevancia en la dinámica del sector.

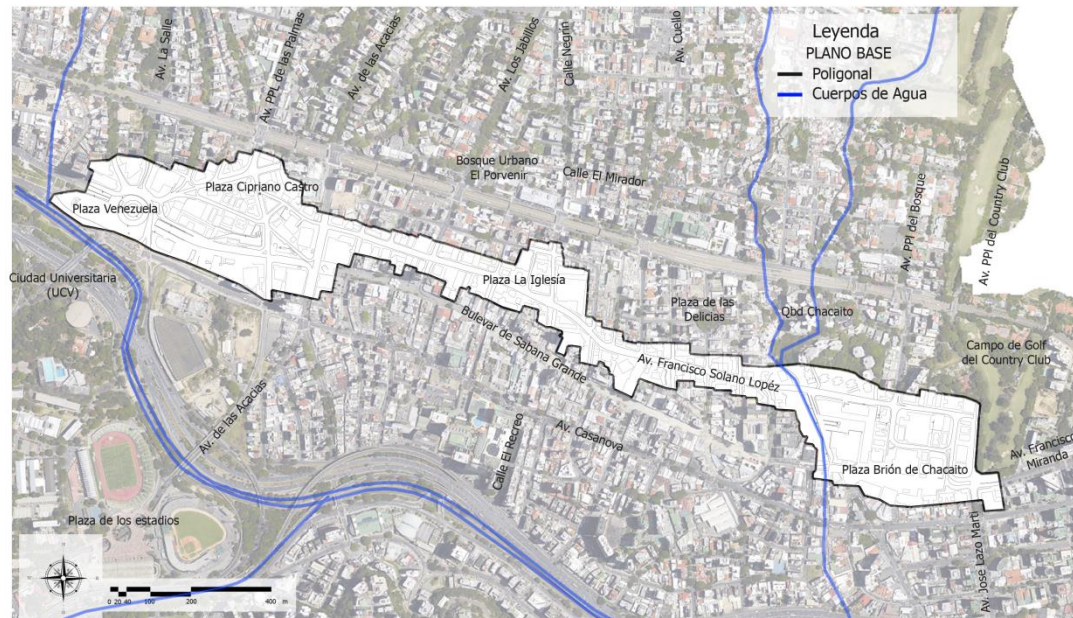


Imagen 2.2. Plano Base.
Fuente: Elaboración Propia

Las áreas aledañas a la poligonal de estudio se caracterizan por alojar sectores de residencia, comercio y oficina de gran relevancia dentro del contexto metropolitano de Caracas, que deben ser contemplados para un diagnóstico más acertado y una correcta propuesta de diseño urbano. Al norte se encuentra las Urbanizaciones de la Florida, La Campiña, Los Cedros y el Bosque dentro de las cuales ubicamos zonas de carácter residencial comprendida por viviendas Unifamiliares y multifamiliares de clase media, donde se localizan equipamientos de carácter local como el Parque Porvenir y se destaca la presencia de la Sede de PDVSA La Campiña y la Avenida Libertador como una importante vía arterial de la ciudad. Al Noroeste y Oeste se halla la Urbanización los Caobos y el sector de Plaza Venezuela con Zona Rental, dentro del cual, se hallan actividades comerciales y de oficinas, donde sobresalen edificaciones emblemáticas como Torre La Previsora y la Torre Polar, además, de lugares de esparcimientos como las inmediaciones de la fuente de Plaza Venezuela y el Parque los Caobos. Al Sur se tienen la presencia en primera instancia del bulevar de Sabana Grande como importante nodo comercial y recreacional y la avenida Casanova ubicando posteriormente las Urbanizaciones de San Antonio, Bello Monte Norte y el Rosal, encontrando actividad residencial con comercio en planta baja de carácter local, exceptuando al Centro Comercial El Recreo y el sector perteneciente al Rosal, con comercio y oficina de escala metropolitana. Al Este se ubica la Urbanización del Country Club con un importante espacio verde utilizado como campos de golf y predominio de vivienda unifamiliar de clase alta.

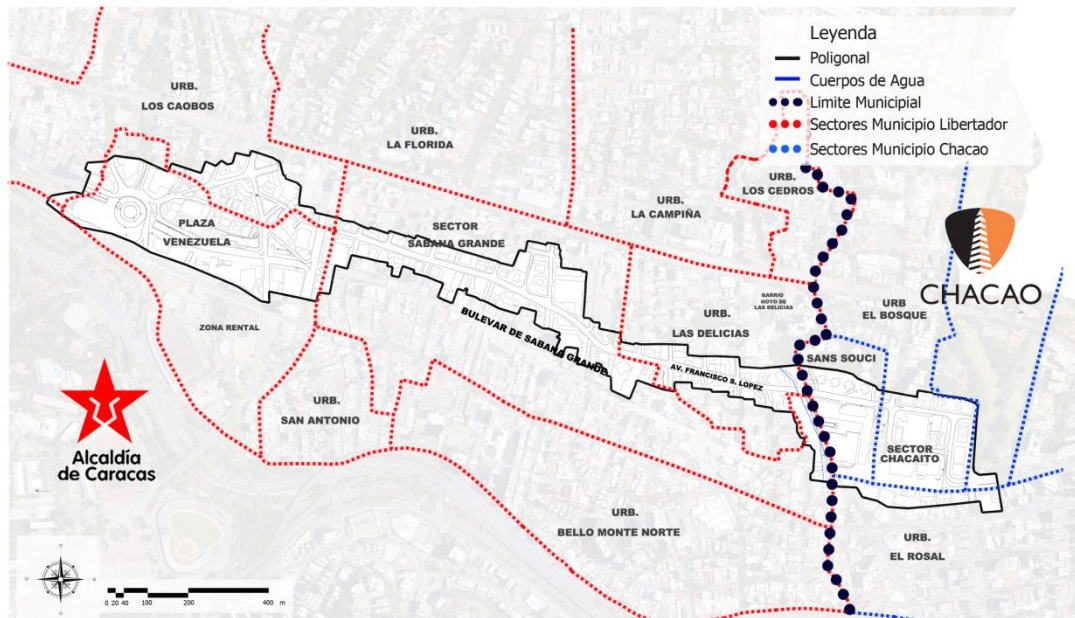


Imagen 2.3. División política-administrativa y sectores aledaños
Fuente: Elaboración Propia

La poligonal posee una superficie de 41.5966 hectáreas (ha.) y para un análisis más apropiado se decidió dividir el área en cinco (5) subsectores de acuerdo a sus características homogéneas y dinámica.

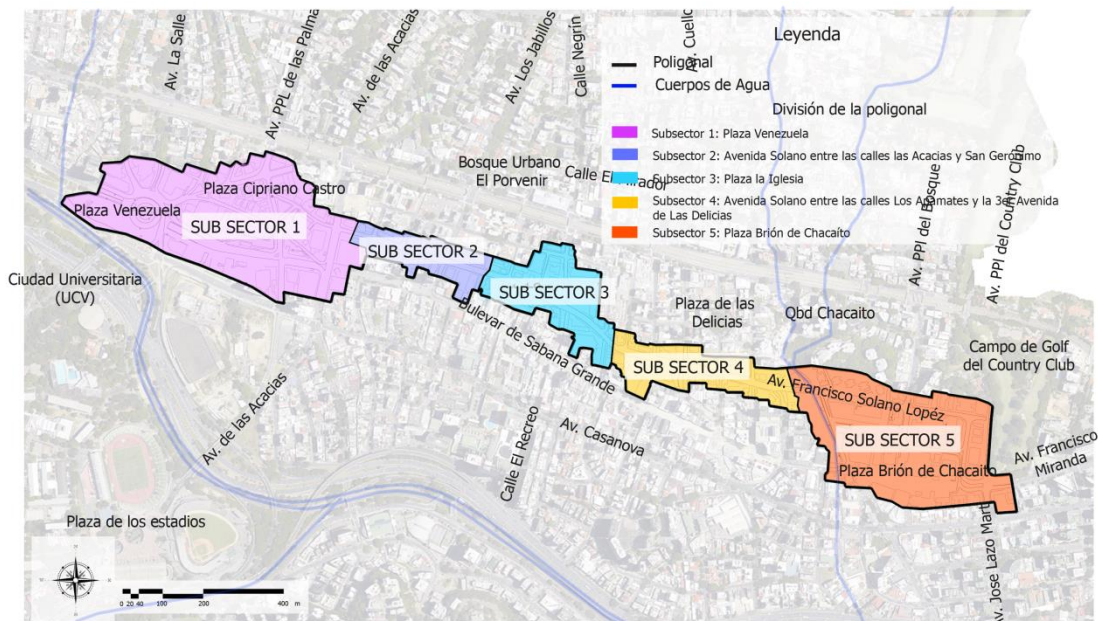


Imagen 2.4. Plano de distribución de los subsectores de estudio
Fuente: Elaboración Propia

Distribución de la superficie por subsector

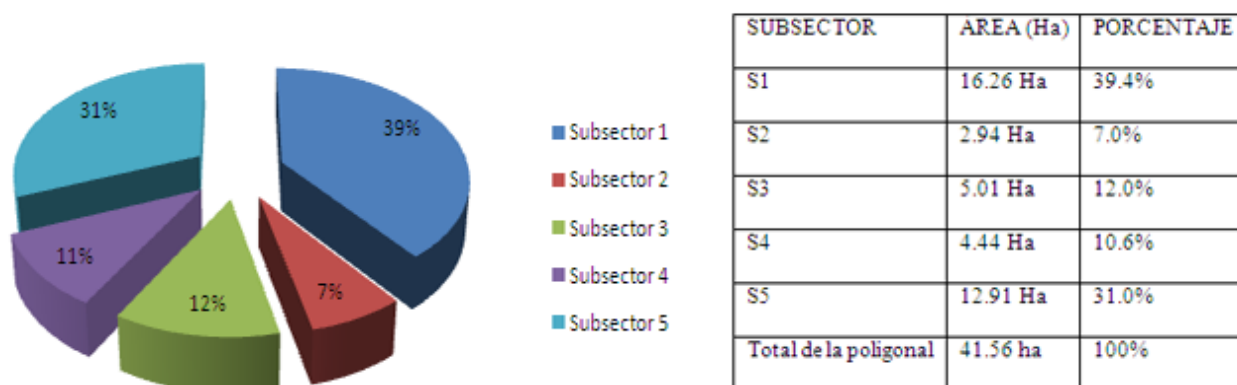


Imagen 2.5. Gráfico de distribución de los subsectores de estudio
Fuente: Elaboración Propia

2.2.1 SUB SECTOR 1 (S1): PLAZA VENEZUELA

El subsector 1 se define por la dinámica que se instaure alrededor de la Plaza Venezuela y la Plaza Cipriano Castro como remates de la Avenida Francisco Solano y tiene una superficie de 16.26 hectáreas (Ha.).

Representa uno de los subsectores más complejos dentro de la poligonal, dada la relevancia a nivel metropolitano de las actividades que allí se concentran. Los usos predominantes son el comercio y las oficinas junto a importantes áreas de esparcimiento. Por otro lado se destaca la presencia de un importante flujo de vehicular y peatonal, dada su ubicación estratégica, que la dota de alta accesibilidad, permitiendo comunicar con las principales vías de la ciudad además del hecho de ser un nodo de intercambio modal donde confluyen diversas líneas de transporte.

También se encuentran edificaciones emblemáticas como La Torre la Previsora, La Torre Polar y la Plaza Venezuela.

2.2.2 SUB SECTOR 2 (S2): AV. FSL ENTRE LAS CALLES LAS ACACIAS Y SAN GERÓNIMO.

El subsector 2 comprende el tramo de la Avenida Francisco Solano que se encarga de comunicar el sector de Plaza Venezuela y las inmediaciones de la Iglesia Inmaculada Concepción San José del Recreo, ocupando una superficie de 2.94 Ha.

Dentro de este subsector se observa el predominio de actividades residenciales y de comercio, destacando la presencia de emblemáticos locales gastronómicos con relevancia histórica, pasajes peatonales que comunican con el bulevar de Sabana Grande.

2.2.3 SUB SECTOR 3 (S3): PLAZA LA IGLESIA. (PLAN PILOTO)

El subsector 3 posee una superficie de 5.01 ha. y se determina a partir de los espacios aledaños de uno de los hitos más emblemáticos del sector como lo es la Iglesia Inmaculada Concepción San José del Recreo.

Constituye un importante nodo dentro de la Avenida Francisco Solano, no solo comprende la dinámica peatonal que se origina a raíz de la Iglesia Inmaculada Concepción San José del Recreo, sino que complementa con una importante edificación de oficinas como lo es el Centro Empresarial de Sabana Grande y el Complejo Residencia Solano. Además dicho sector fue objeto de estudio del *Proyecto de Tramo Piloto Avenida Francisco Solano López (PDVSA La Estancia, 2013)*, el cual sirve de preámbulo al presente estudio.

2.2.4 SUB SECTOR 3 (S4): AV. FSL ENTRE LAS CALLES LOS APAMATES Y LA 3ER AV. DE LAS DELICIAS.

Corresponde al tramo de la Avenida Solano donde se ubica la Urbanización de Las Delicias y que enlaza a las inmediaciones de la Iglesia Inmaculada Concepción San José del Recreo con la Plaza Brión de Chacaíto, posee una superficie de 4.44 Ha

Con un rol similar al Subsector 2, concentra predominantemente actividades residenciales y comercio, teniendo a disposición hitos gastronómicos como el Restaurante la Huerta. Además, se destaca la dinámica de las transversales que comunican con el Bulevar de Sabana Grande y la urbanización de las Delicias.

2.2.5 SUB SECTOR 3 (S5): PLAZA BRIÓN DE CHACAÍTO

Formado a partir de uno de los nodos más importantes del sector como lo es la Plaza Brión de Chacaíto y con una superficie de 12.91 Ha, representa otro de los subsectores más complejo de la poligonal en estudio, además de servir como elemento de cierre de la Avenida Solano.

La plaza Brión de Chacaíto constituye uno de los nodos articulares más importante de la ciudad de Caracas, ya que permite enlazar el bulevar de Sabana Grande, La Avenida Francisco Solano, La Avenida Casanova, la Avenida Francisco de Miranda, la Av. Principal del Country

Club y la Av. Principal de las Mercedes además de contar con un papel trascendental como espacio público y nodo de transporte.

El sector se caracteriza por actividades comerciales y de oficinas de ámbito metropolitano y la presencia del Complejo Residencial Sans Souci.

2.3 ASPECTOS SOCIO-DEMOGRÁFICOS

Resulta indispensable tomar en consideración para todo estudio urbano, variables sociales y demográficas, ya que la misma permite establecer a quien va dirigido toda intervención realizada y las características de estos, de manera de establecer adecuadamente los requerimientos y necesidades en materia de equipamiento e infraestructura. Cabe destacar que la descripción demográfica, será abordada de manera cuantitativa en este punto, mientras que la participación cualitativa de los actores será reflejado a lo largo de todo el informe.

Primeramente, es necesario señalar las condiciones demográficas del Área Metropolitana de Caracas, dado el rango de influencia que pueden llegar a tener las intervenciones propuestas, dentro del cual:

“El AMC forma parte de una región ubicada en el centro norte del país y es el núcleo del denominado Sistema Metropolitano de Caracas, integrado por las Áreas Metropolitanas de Caracas, Guarenas-Guatire, Altos Mirandinos, Litoral Vargas y Valles del Tuy. Su población para 2010 era del orden de los 5.100.000 habitantes, correspondientes al 18% del total nacional; dentro de la región, la población del AMC representa el 64% del total.” (Alcaldía Metropolitana, 2012: 54).

Según el censo del año 2011 realizado por el INE (Instituto Nacional de Estadística), la población del AMC era de 2.904.376 habitantes distribuidos de la siguiente manera: Municipio Libertador (66,93%), Sucre (20,67%), Baruta (8,29%), Chacao (2,11%), y el Hatillo (2,00%) del total de la población del AMC. (Ver tabla 2.1).

En específico a la parroquia El Recreo, del Municipio Libertador, y según el censo del año 2011 realizado por el INE, se cuenta con una población de 112.809 habitantes (Hab) lo que representa el 5,8% de la población del Distrito Capital.

Entendiendo estos datos demográficos queda en evidencia la influencia, de las actividades que se realizan dentro la poligonal y su subsectores aledaños, destacando los subsectores de Plaza Venezuela y Chacaíto, como importantes nodos empleadores y de transporte para la ciudad.

Ahora bien, para poder establecer la población que tendrá un impacto directo dentro de la poligonal, se realizó una estimación de la población residencial, a partir de los usos residenciales y el número de pisos de las edificaciones. Dichas dos variables fueron soladas y multiplicadas por cuatro, que es el promedio de apartamentos por pisos en las residencias multifamiliares, las cuales a su vez, se multiplican por el índice de ocupación por unidad de vivienda para estudios urbanos que es de 4,5 personas/vivienda. Obteniendo de esta forma, que la población residencial para el área estudio es de aproximadamente 10.394 hab., que constituye una densidad bruta de alrededor de 248,9hab. /Ha

SUBSECTOR	NÚMERO DE HABITANTES ESTIMADOS	PORCENTAJE	DENSIDAD BRUTA
S1	2232 hab.	21.4%	136.2 Ha
S2	864 hab.	8.4%	293.8 Ha
S3	2616 hab.	25.2%	522.1 Ha
S4	1152 hab.	11.8%	259.4Ha
S5	3530 hab.	32.9%	273.4 Ha
Total de la poligonal	10394 hab.	100%	248,9 hab. /Ha

Tabla 2.1. Población y densidad estimada por subsectores.
Fuente: Elaboración Propia

CAPÍTULO III.

MARCO NORMATIVO

Las leyes de ordenación urbanística determinan las Variables Urbanas Fundamentales de cada parcela, regulando las características (Usos e intensidades) de las actividades a generarse en cada una de ellas; por ende es necesario tener en consideración cada instrumento legal de escala nacional, regional y local para la zona de interés.

En primera instancia se debe tener presente el cumplimiento los lineamientos superiores de planificación como La Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987) y La Ley Orgánica de Régimen Municipal (2010), ya que conjuntamente con el resto de instrumento de planificación de carácter regional o local, inciden en la ordenación de los espacios públicos y privados del sector en estudio.

Además una de las particularidades en la ubicación de la poligonal de estudio es el hecho de encontrarse entre dos municipio de la ciudad de Caracas, como lo son Libertador y Chacao, por ende para el presente trabajo se decidió contemplar principalmente las ordenanzas de zonificación existentes y propuestas que poseen incidencia directa en la estructura y dinámica urbana de estos dos municipios.

3.1 NORMATIVAS DE AMBITO NACIONAL

3.1.1 LEY ORGÁNICA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA (L.O.O.U). (1987)

La L.O.O.U fue promulgada el 16 de Diciembre de 1987 y es el máximo instrumento legal en lo que respecta a la planificación urbana dentro del territorio venezolano. El objetivo principal y las autoridades competentes de esta ley se definen en el primer y sexto artículo los cuales señalan lo siguiente:

“Artículo 1.- La presente Ley tiene por objeto la ordenación del desarrollo urbanístico en todo el territorio nacional con el fin de procurar el crecimiento armónico de los centros poblados.

Artículo 6.- Las autoridades urbanísticas serán el Ejecutivo Nacional y los Municipios, cada una dentro de las esferas de su competencia.”

Por otro lado, dentro de esta ley se estructuran los instrumentos legales que competen a cada uno de las escalas gubernamentales:

“Artículo 16.- La planificación urbanística forma parte del proceso de ordenación del territorio, y se llevará a cabo mediante un sistema integrado y jerarquizado de planes, del cual forman parte:

- *El Plan Nacional de Ordenación del Territorio.*
- *Los planes regionales de ordenación del territorio.*
- *Los planes de ordenación urbanística, y*
- *Los planes de desarrollo urbano local.”*

3.1.2 LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL (2010)

Esta ley sirve como un importante instrumento de apoyo dentro de la planificación de las ciudades en Venezuela, ya que realiza especificaciones para las competencias de los entes municipales. En su primer artículo se menciona:

“Artículo 1.- La Presente Ley Orgánica tiene por objeto desarrollar los principios constitucionales referentes a la organización, gobierno, administración, funcionamiento y control de los Municipios y demás entidades locales determinadas en esta Ley”

Cabe destacar, la información señalada dentro del cuarto artículo donde se hace énfasis en la importancia de las ordenanzas dentro del poder municipal de cada entidad:

“Artículo 4.- Los actos que sancionen los Consejos o los Cabildos para establecer normas de aplicación general sobre asuntos específicos de interés local, se denominarán Ordenanzas. Estos actos recibirán por lo menos dos (2) discusiones en Cámara y en días diferentes; serán promulgados por el Alcalde y publicados en la Gaceta Municipal o Distrital, según los casos”

3.2 NORMATIVAS DEL MUNICIPIO LIBERTADOR.

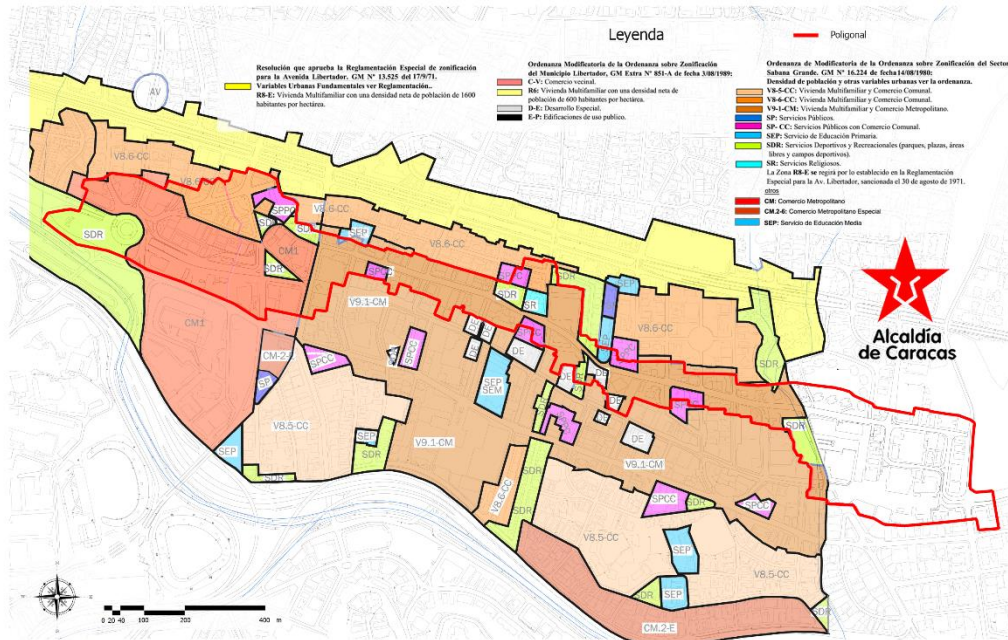


Imagen 3.1. Plano de zonificación vigente del sector de Sabana Grande y la Av. Libertador
Fuente: Elaboración Propia a partir de la información suministrada por la Alcaldía de Caracas

3.2.1 ORDENANZA MODIFICATORIA DE LA ORDENANZA SOBRE ZONIFICACIÓN DEL SECTOR DE SABANA GRANDE (1980, CON ÚLTIMA REFORMA DE 1998).

El instrumento de planificación que estipula la zonificación para gran parte de la superficie del área en estudio es la Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza sobre Zonificación del Sector de Sabana Grande decretada en el **año 1980**, que involucra los sectores de la zona Sur-este de la Parroquia el Recreo como lo son Plaza Venezuela, Sabana Grande, San Antonio, Bello Monte Norte y Las Delicias. Dicha Ordenanza ha sido objeto de actualización bajo una reforma en 1998, la cual es publicada bajo el mismo nombre en la Gaceta Municipal (G.M.) número (No.) 1762-B y la Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza sobre Zonificación del Municipio Libertador, G.M. Extra No. 851-A de **fecha 3/08/1989**, teniendo esta última la particularidad que únicamente determina para el área de estudio la denominación de ciertas parcelas como Desarrollo Especial (D-E).

En cuanto a la distribución de los usos contemplada por la Ordenanza, se observa el **predominio de las viviendas multifamiliares con comercio metropolitano** a lo largo de la Avenida Solano donde se tiene **la repartición de actividades de servicio, cultura y educación en puntos clave de la misma**. Espacialmente, esta división de usos corresponde a los subsectores

dos, tres y cuatro; siendo **el sector tres un punto nodal importante para la concentración de actividades de servicio y religioso**. Asimismo, se determina como **comercio metropolitano gran parte de las inmediaciones de Plaza Venezuela** correspondiente al Subsector uno (S1)

3.2.2 REGLAMENTACIÓN ESPECIAL DE ZONIFICACIÓN PARA LA AVENIDA LIBERTADOR. GACETA MUNICIPAL NÚMERO 13.525 DEL 17 DE SEPTIEMBRE DE 1971.

A partir de la construcción de La Avenida Libertador a principios de los años setenta y sus particularidades físicas (Divide la circulación vehicular a dos niveles) se crea una zonificación especial que reglamenta las parcelas que inciden directamente en la dinámica de este importante eje vial de la ciudad.

Dicho documento determina un carácter residencial de la Avenida, dado **el predominio de la vivienda Multifamiliar con Densidad de población de 1600 Habitantes por hectáreas, lo cual ha limitado la dinámica en diferentes horarios.**

A pesar de contar con la separación del flujo de paso automotor, en esta importante avenida se ha limitado significativamente su potencial, dado que la misma limita las actividades que se realizan, propiciando el desuso del espacio peatonal, el cual decae notablemente en horario nocturno y por ende, origina problemáticas de inseguridad y la aparición de actividades informales como la prostitución.

3.2.3 ORDENANZA ESPECIAL DE ORDENAMIENTO SOBRE EL ÁREA DECLARADA COMO BIEN DE INTERÉS CULTURAL DEL BULEVAR DE SABANA GRANDE Y SUS ZONAS DE INJERENCIA (ORDENANZA PROPUESTA).

A partir del Proyecto de Reordenamiento Integral del Bulevar de Sabana Grande y sus Zonas de Injerencia desarrollado por **PDVSA La estancia, se propone en el año 2013**, ante la Alcaldía de Libertador la presente ordenanza, teniendo como objetivo según su artículo 1:

“establecer medidas para preservar el espacio público declarado Bien de Interés Cultural a fin de fomentar y garantizarlo como lugar de convivencias y civismo, basándose en el derecho de todos de comportarse libremente asumiendo deberes de convivencia y respeto a la libertad, así como el mantenimiento del espacio público en condiciones adecuadas. Igualmente, regular todo tipo de actividad en el sector”.

El documento en cuestión es un **instrumento de planificación para la gestión y mantenimiento de la nueva dinámica del sector adyacente al Bulevar de Sabana Grande, el**

cual no estipula nuevas variables urbanas fundamentales, si no que regula las actividades que dan frente a la avenida a fin de mantener un perfil urbano coherente a lo largo del bulevar.

Esta propuesta de ordenanza se encuentra en el proceso final de ajuste y se recomienda su presentación y discusión ante la Oficina Local de Planeamiento Urbano (OLPU) de la Alcaldía de Chacao con el objetivo de unificar e integrar el mantenimiento y gestión de los espacios públicos dado que el remate del Bulevar de Sabana Grande y de la Avenida Francisco Solano es la Plaza Brión de Chacaíto y pertenece a este otro municipio.

3.3 NORMATIVAS DEL MUNICIPIO CHACAO.



Imagen 3.2. Plano de zonificación vigente del Municipio Chacao.

Fuente: Alcaldía de Chacao.

3.3.1 ORDENANZA DE REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA ESPECIAL DE ZONIFICACIÓN DE LA URBANIZACIÓN EL ROSAL DEL MUNICIPIO SUCRE (1973, CON ÚLTIMA REFORMA 1998). Y ORDENANZA DE REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA DE ZONIFICACIÓN DEL MUNICIPIO SUCRE (1992) EN JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO CHACAO (2005)

En cuanto a los instrumentos que rigen actualmente la zonificación para el área de estudio ubicada dentro del Municipio Chacao se tienen dos documentos; la Ordenanza de Reforma Parcial a la Ordenanza Especial de Zonificación de la Urbanización El Rosal del Municipio Sucre cuya data se remonta a 1973 y fue objeto de **reforma en el año 1998** (estipula los usos a generarse en torno a la Plaza Brión de Chacaíto y su dinámica al sur de la misma) y la Ordenanza de Reforma Parcial a la Ordenanza de Zonificación del Municipio Sucre realizada en 1992 y

replanteada el 13 de abril del 2005 (establece los lineamiento posibles para las edificaciones dentro de las urbanizaciones El Bosque y Country Club)

Para esta parte de la poligonal correspondiente al Subsector 5, se tiene la particularidad de contar con **imprecisiones en la definición de ciertas parcelas, las cuales son catalogadas como Zonas Sujetas a Estudio (AE-2) y/o Zonas con Reglamentación Especial (RE)**. Dichas parcelas se concentran en las inmediaciones de la Plaza Brión de Chacaíto, destacando particularmente las edificaciones donde se alojan el Centro Comercial Chacaíto y la Urbanización Sans Soucci.

Las edificaciones cuyas fachadas dan frente a la Avenida Solano se establecen para **actividades residenciales y comerciales de carácter comunal**. Por otro lado, se observa **inconformidad de usos en cuanto a la intensidad de este tipo de comercio el cual es catalogado como comunal y en la actualidad ejerce como metropolitano**.

En la actualidad se observa el **desarrollo de asentamientos informales residenciales y comerciales**, ubicados entre el subsector 4 el subsector 5 como lo son el Barrio Hoyo de Las Delicias, El Centro Colonial Chacaíto, el Centro Artesanal Los Goajiros y el Barrio Las Flores, los cuales no se encuentran bajo esta ordenanza, así como tampoco en las del Municipio Libertador

3.3.2 PROPUESTA DE ORDENANZA DEL PDUL DE CHACAO.

Producto de un cambio en la intensidad de los usos y el surgimiento de actividades de carácter metropolitano, la Alcaldía de Chacao enmarcada dentro del Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL) ha realizado una propuesta de zonificación para todo el municipio en jurisdicción, la cual todavía no se encuentra aprobada. Además, dicha nueva propuesta buscar **unificar la nomenclatura de los códigos empleados**, producto de la gran variedad de símbolos heredados del antiguo Distrito Sucre.

El PDUL de Chacao **reconoce a la Plaza Brión de Chacaíto y su contexto inmediato como un espacio público de importancia** para la ciudad que congrega importantes actividades comerciales y de transporte, con alta propensión al cambio y se presenta como una oportunidad para la renovación urbana

El nuevo planteamiento de actividades contempla la definición exacta de usos en las parcelas, que anteriormente se habían propuesto como zonas especiales y/o de Reglamentación especial,

actualizándolos a la dinámica céntrica del sector. Por otro lado permite la consolidación de la vivienda multifamiliar con comercio local al borde de la avenida Francisco Solano y norte de la misma y la intensificación de las actividades comerciales al sur de esta vía, dándole carácter metropolitano y compaginándola con otros usos como oficina y residencias además de permitir edificaciones de mayor altura.

Asimismo, se busca organizar la infraestructura de soporte al transporte colectivo, previendo el espacio para las paradas terminales adyacente al sector ubicadas en las inmediaciones de la Plaza Brión de Chacaíto.

Dado las particularidades de la zona y su intensa dinámica urbana es recomendable la aprobación de esta nueva ordenanza.

3.4 OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN NORMATIVA

Por otro lado, resulta importante destacar la presencia y revisión de otros documentos legales, cuyo contenido inciden directa o indirectamente sobre el sector y que deben ser contemplados, dentro de las diferentes etapas de diagnóstico y propuesta del presente estudio.

3.4.1 ORDENANZAS DE CARACTER GENERAL

- Normas para Equipamiento Urbano. Resolución 151. Ministerio del Desarrollo Urbano. g.o. 33.289 del 20 de agosto de 1985 ordenanzas para el municipio libertador

3.4.2 ORDENANZAS PARA EL MUNICIPIO LIBERTADOR.

- Ordenanzas sobre integración, unión e interconexión de parcelas en el Municipio Libertador del distrito Federal. Gaceta Municipal del Municipio Libertador N°1702-1 de 03 de Noviembre de 1997.
- 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.
- Ordenanza sobre la circulación de los motorizados, autorización y control del puesto de servicio de moto-taxis en la jurisdicción del municipio bolivariano libertador. No se encuentra aprobado. Enviado a segunda discusión
- 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 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.
- 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. GMMML N° 2259-2 del 19 de junio de 2002.
- Ordenanza sobre Arquitectura, urbanismo y construcciones en general. Gaceta Municipal del Municipio Libertador. N°1808-3 del 25 de Noviembre de 1998.
- Ordenanza Regulador de la actividad de generación, almacenamiento, recolección, transporte, transferencia, aprovechamiento y tratamiento de los residuos y derechos sólidos. GMMML. 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.

3.4.3 ORDENANZAS PARA EL MUNICIPIO CHACAO.

- Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura y Construcción en General, del 18 de noviembre de 1999. Chacao
- Ordenanza que Regula el Uso de Plazas Públicas
- Ordenanza Especial para la Regularización de Edificaciones Existentes antes del 16-12-87
- Ordenanza de reforma parcial a la ordenanza sobre normas de tránsito, transporte y circulación del municipio Chacao.
- Ordenanza sobre Actividades Comerciales en áreas Públicas
- Ordenanza sobre la Defensa y Conservación del Patrimonio Histórico.
- Ordenanza sobre el Servicio de Estacionamientos Controlados
- Ordenanza sobre desechos y residuos sólidos
- Proyecto de Ordenanza sobre Clasificación y Reciclaje de Residuos Sólidos en Origen
- Ordenanza sobre Paseos Peatonales.
- Ordenanza sobre Contaminación por Ruidos.

CAPITULO IV

EVOLUCIÓN HISTORICA DEL SECTOR Y SU CONTEXTO.

Las ciudades son organismos que se encuentran en constantes cambios en cuanto a su estructura y dinámica. Los ciudadanos, experimentan como diversos sectores de la ciudad se van transformándose en el tiempo, derivado de un complejo conjunto de factores y fuerzas que continuamente varían la imagen que se tiene de los espacios, permitiendo que ciertas zonas se revaloricen y vivan épocas de auge, decaída o estancamiento.

Los planificadores urbanos deben trazar directrices que busquen preservar la memoria histórica de los espacios, por ello resulta fundamental conocer el pasado, dado que permite determinar las tendencias y vocación de un sector dentro de la ciudad: no se puede proyectar el futuro, si saber de dónde se proviene.

La historia de la Avenida Francisco Solano López se encuentra fuertemente ligada al proceso de ocupación de la parroquia del Recreo, por ende, resulta determinante analizar los cambios observados en el sector de Sabana Grande, destacando además, la presencia de dos grandes nodos de actividades como lo son Plaza Venezuela y Chacaíto y la evolución de la Avenida Abraham Lincoln (Bulevar de Sabana Grande) y La Avenida Casanova.

El proceso de ocupación de lo que hoy se conoce como Sabana Grande, se remonta al menos desde la primera mitad del siglo XVIII, donde se empieza a constituir un centro poblado próximo y estrechamente relacionado a la vía pública.

Durante esta época, el camino de Sabana Grande constituía la principal vía de comunicación utilizada por productores y comerciantes para el traslado de bienes, fundamentales para el sostenimiento de la población, desde las posesiones de Chacao hasta el centro de la ciudad de Caracas. La vocación de las extensiones de terrenos de este sector son de carácter ejidal, es decir, tierras de uso público administradas por el Ayuntamiento de Caracas para que las bestias contasen con espacio suficiente para alimentarse y pernoctar en su tránsito.

Durante prácticamente todo el siglo XIX la vocación económica del sector sigue siendo la de servir como lugar de paso, entre el centro de la Ciudad y el poblado de Chacao y el cultivo de

rubros alimenticios; No obstante, el surgimiento de actividades de ocio y aspectos religiosos van a caracterizar la consolidación del sector como parroquia.

A finales del Siglo XVIII y principio del Siglo XIX, se tiene registro de la adquisición (1794) y posterior funcionamiento (hasta 1811; El terremoto de 1812 y sus implicaciones influyen en la poca duración del mismo) de la residencia de campo del Real Colegio Seminario y Universidad de Caracas, de la cual se intuye, es el principal condicionante de la identidad del sitio de Sabana Grande “*como lugar destinado al veraneo y temperamento*” (PDVSA La Estancia, s.f.:16). Dicho aspecto se fortalecería durante todo el siglo XIX, dado una serie de características tales como escasa población, paisaje, clima, atracciones naturales y ubicación.

El 22 de noviembre del 1852, representa un hito para este sector del valle de Caracas el cual es elevado a Parroquia Civil por la Diputación Provincial de Caracas por haber superado para esta fecha su condición de caserío. Entre 1852 y 1864 se afianzó el catolicismo en la zona y por ende las actividades de la comunidad en la Capilla Pública de Sabana Grande cobraron mayor fuerza, este proceso de contradicciones culminó en 1877 con la fundación de la parroquia eclesiástica. Dentro de este aspecto resulta fundamental destacar el surgimiento de un importante hito en la actualidad, el cual se ubica en plena Avenida Francisco Solano como es la Iglesia “*Inmaculada Concepción San José del Recreo*”. Dicha edificación ha sido objeto de diversas modificaciones dentro de las cuales se destaca la incorporación de la Casa de los Curas y la presencia de la Plaza de la Iglesia, que posiblemente con el tiempo se llamó la Plaza El Recreo (la cartografía revisada para esta investigación no muestra a dicha plaza) y que difieren una importante dinámica urbana alrededor de estos espacios.

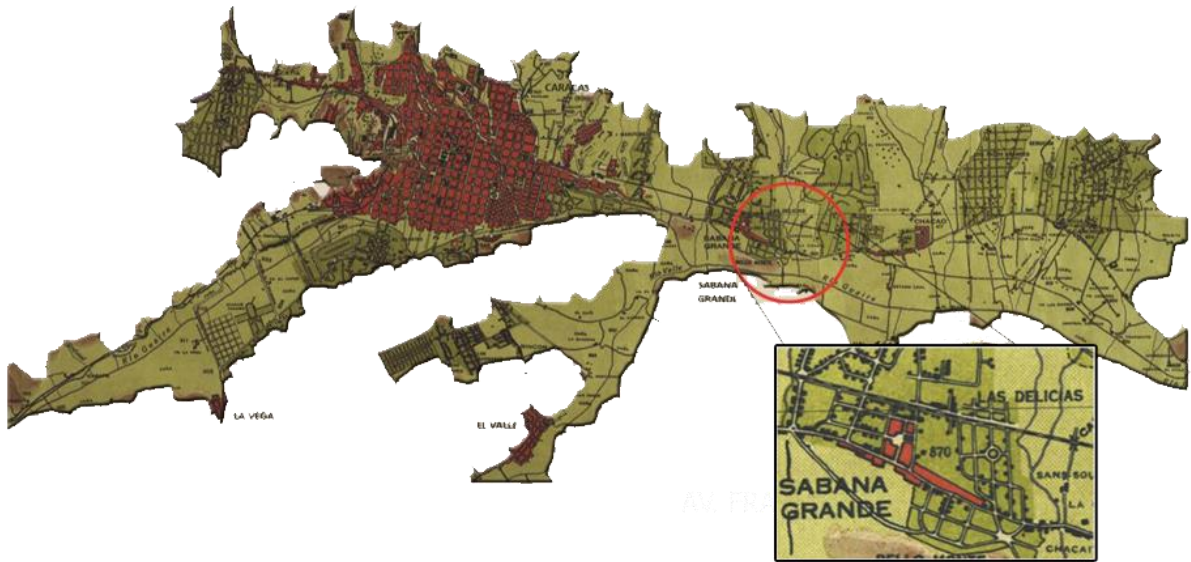


Imagen 4.1 Ubicación del área correspondiente al antiguo pueblo de Sabana Grande.
Fuente: "Plano de Caracas y sus alrededores" 1936. Biblioteca Nacional

Los nexos entre el centro de Caracas y esta parroquia, se afianzaron progresivamente durante la segunda mitad del siglo XIX, con la creación del ferrocarril Caracas-Sabana Grande hacia 1862, la construcción de la carretera hacia el este en 1874 y la construcción de un nuevo ferrocarril Caracas-Petare en 1886; y se fue desplazando al Paraíso como lugar predilecto para el temperamento. Este aspecto se ejemplifica espacialmente gracias a la presencia para la época de El Hipódromo de Sabana Grande que funcionó desde 1896 hasta 1908.



Imagen 4.2 Recorrido del ferrocarril de Caracas (1906)
Fuente: Allen Morrison 2008.

El siglo XX inicia lleno de expectativa para nuestro país y las ciudades no escapan de ello: el Nacimiento de la Industria Petrolera venezolana se observa como la puerta de entrada al progreso. La ciudad empieza a crecer gracias al aporte petrolero con inspiración norteamericana; hacia el oeste se construyen viviendas para las personas de bajo recursos dentro de las directrices del banco obrero y al este se sustituyen las haciendas de caña y café heredadas de la colonia por nuevas urbanizaciones.

Así fueron proyectadas a finales de la década de 1920 las nuevas urbanizaciones de “La Florida”, “Las Delicias” y “Country Club”, dotadas de todos los servicios básicos; conceptualizadas bajo los nuevos criterios estéticos liderados por la presencia de extensas áreas verdes; y concebidas para la residencia de personas de clase media alta y alta en quintas unifamiliares. La afluencia de estos nuevos actores con alto poder adquisitivo determinó, entre otras causas, que la Calle Real de Sabana Grande se transformara en un foco aglutinador de actividad comercial y recreativa, para satisfacer las necesidades de la nueva población del este.



Imagen 4.3 Detalle de cartografía donde se ilustra el recorrido actual de la Av. FSL y la actual ubicación de la iglesia El Recreo.
Fuente: Eduardo Rohl, 1934. Biblioteca Nacional.

Ya para la década de los cuarenta la ciudad de los techos rojos apenas existe, el automóvil ha dado lugar a cambios en la concepción de la movilidad en las ciudades y estas empiezan a segregarse espacialmente. El espacio construido de lo que se conoce como Caracas empieza a expandirse por todo el valle y la misma quiere ser una ciudad moderna, donde Imperia el movimiento.

Esta nueva definición del Área Metropolitana de Caracas hacen de las inmediaciones de Sabana Grande ya no un lugar remoto de la ciudad, sino un importante nodo que se conocerá como “*la puerta de entrada al Este de la capital*” y que consolida al sector que comprende entre la Avenida Las Acacias y La Plaza Brión de Chacaíto un núcleo de actividad comercial y cultural

Con el arribo de los años 50 y producto de una expansión descontrolada, la comisión Nacional de Urbanismo realiza el Plano Regulador de Caracas de 1951 del cual se destaca la reestructuración vial de la ciudad, dando lugar al surgimiento de importantes espacios como La Plaza Venezuela, La Gran Avenida, la Avenida Libertador, la avenida Casanova y la avenida Francisco Solano López. Además, a partir de ese momento se sustituye al antiguo Camino Real por la Avenida Abraham Lincoln.



Imagen 4.4 Para la fecha la Av. La Iglesia se unió a la principal de Las Delicias, en el plano se señala cómo una vía improvisada dividió en dos el solar que antes separaba a ambas urbanizaciones, es este posiblemente el preámbulo a la construcción de la Av. FSL.

Fuente: Fragmento del Plano de Caracas, Cuatricentenario (1967).

El sector empieza a caracterizarse por su “*pasaje moderno que emulaba las zonas turísticas de cualquier ciudad europea*” gracias en parte a una importante oleada de inmigrantes que simulaban “*locales coloridos... que iban desde pastelerías hasta tascas*” (Rodríguez y Valer, 2012:65). Arquitectos importantes como Martín Vegas, José Miguel Galia, Emile Vestuti, Moisés Benacerraf, Carlos Guinand, Salazar Domínguez y Rafael Bergamín empiezan a convertir las esquinas del sector en pequeños nodos de recreación y comercio dando lugar a edificaciones emblemáticas como el primer gran centro comercial de Caracas el antiguo “El Gran Avenida”

A finales de los años 70, se da lugar una *“Revolución de cafetín”* la cual *“tomó a Sabana Grande y sus cafés como terreno para hacer una república de güisqui y tertulia intelectual. El lujo y el estilo europeo eran la bandera de la “Puerta del Este””* (Rodríguez y Valer, 2012:14). dando lugar anécdotas e historias bastante particulares para la zona como la llamada *“República del Este”*. El sector se caracteriza por ser punto de encuentro de la bohemia caraqueña y esta definirá la imagen urbana de los espacios adyacentes a Sabana Grande durante casi dos décadas, hasta la llegada de un nuevo sistema de transporte para la ciudad (Se estima que *“República del Este”*, se desarrolló entre los años 1968 y 1983 (Rodríguez y Valer, 2012:17)).

Paralelamente a la *“Revolución de cafetín”* se da la necesidad de instaurar un nuevo sistema de transporte masivo para la ciudad por ello para 1964 el entonces Ministerio de Obras Públicas creó la Oficina Ministerial de Transporte la cual tiene como objetivo desarrollar un plan integral de transporte para el Área Metropolitana de Caracas.

El Metro de Caracas se concibió desde un enfoque global, el cual no contemplaba únicamente la construcción de obras para el funcionamiento de este sistema de transporte masivo, sino que además parte de su política *“constituyó la rehabilitación e incorporación de nuevos espacios urbanos como plazas, bulevares peatonales y obras de arte a lo largo de la línea del subterráneo para beneficio de los habitantes de la ciudad”* (Pedemonte, 1984: 175). A partir de esta visión se decide transformar los espacios de la Avenida España de Catia y la Avenida Abraham Lincoln de Sabana Grande en bulevares peatonales integrados a la trama urbana y con las estaciones cercanas.

La peatonalización de la Avenida Lincoln se lleva a cabo en dos etapas. La primera de ella fue inaugurada en diciembre de 1979, y abarcó desde la Avenida Las Acacias hasta la Calle Los Jabillos mientras una segunda etapa contemplo la culminación de todo el bulevar incluyendo la Plaza Brión de Chacaíto y fue terminada para 1982.

Esta nueva denominación para la Avenida Lincoln y la culminación del metro de Caracas representan un punto de inflexión para todo el sector, convirtiendo este nuevo paseo peatonal de casi dos kilómetros en un icono espacial para la ciudad de Caracas aumentando su accesibilidad y por ende el número de personas que transitan por ella, lo que originó un cambio en la dinámica económica del lugar propiciando un comercio más popular en función de los nuevos usuarios.

La década de los 90 y principios del nuevo siglo viene marcada por el decaimiento del sector como espacio para el esparcimiento debido en parte al golpe social y económico que sufrió la

sociedad venezolana después del Viernes Negro (1983) dada sus repercusiones en el bolsillo venezolano y la instauración de la Buhonería en el sector. Comenta al respecto “*Sin el esplendor del dinero, Sabana Grande cayó, poco a poco, en una espiral de abandono y el magma premoderno, que se ocultaba en la pretendida urbanidad de Caracas, se hizo cuerpo en las fuerzas de la sociedad que se manifestaron con el auge del comercio informal*”(Rodríguez y Valer, 2012:118)).

Según Durant (2012), Por más de una década el sector empieza a identificarse como espacio de “*alta peligrosidad, por lo que el caraqueño se priva de transitar por la zona. Sabana Grande decae y el ciudadano común se dirige en masa a la seguridad de los centros comerciales*”. (Rodríguez y Valer, 2012:87).

Para el año 2006 inician los esfuerzos para la rehabilitación sector, mediante la realización de estudios para el Proyecto de Renovación Integral del Bulevar de Sabana Grande por parte de PDVSA La Estancia. Dichas obras inician al año siguiente mediante la reubicación de la económica informal y dan lugar a la inauguración en el año 2011 de un nuevo bulevar que pretende devolver a la ciudad uno de sus espacios públicos más emblemáticos.

4.1 ORIGEN DE LA AVENIDA FRANCISCO SOLANO LÓPEZ

Los inicios de las Avenida Francisco Solano López tal cual la conocemos se remontan al año 1954, gracias a la transformación vial de la ciudad que se vivió a partir del Plan Regulador de Caracas de 1951. Durante esta época las avenidas de la ciudad empiezan a tomar cuerpo a partir de ensanches de calzada y aceras y la búsqueda de continuidad en los recorridos

La Solano constituye uno de esos esfuerzos por lograr continuidad a la trama urbana, y permitiendo unir a la antigua Avenida de La Iglesia y la Avenida Principal de Las Delicias, enlazando las Urbanizaciones de Sabana Grande con las Delicias a partir de la división en dos el solar que antes las separaba.

De estas antiguas avenidas no se tiene mucha documentación, sin embargo, las misma surgen como vías colectoras que permitían el acceso al norte de la Urbanización el Recreo y las Delicias. Además, vale la pena destacar la posible transcendencia que pudiera haber tenido la Avenida La Iglesia, dado la importancia de los aspectos religioso durante el siglo XIX y que las misma permitía comunicar con las edificaciones asociadas.



Imagen 4.5



Imagen 4.6



Imagen 4.7

Imagen 4.5 “El Recreo. Calle Real a Calle La Iglesia”. Fuente: Memorias de la Gobernación de Caracas, 1933.
Imagen 4.6 “El Recreo. Calle de la Iglesia al Paraíso”. Fuente: Memorias de la Gobernación de Caracas, 1933
Imagen 4.7 “El Recreo. Calle de la Iglesia a Las Flores”. Fuente: Memorias de la Gobernación de Caracas, 1933.

4.2 SOLANO PARA COMER Y BEBER; BULEVAR PARA MIRAR Y MERENDAR

La gastronomía ha sido un símbolo constante a través de la historia en la Avenida Solano. Hay nombres y sabores que aun en la actualidad permanecen en la memoria de las personas, locales como El Franco, Da Guido, La Huerta, Sorrento y Urrutia mantienen sus puertas abiertas desde hace décadas. Los sabores Europeos (gracias a la oleada de inmigrantes) distinguieron ciertos locales, que se hicieron conocidos y frecuentados por la sociedad caraqueña.

Dadas las características viales, la cocina se mantuvo en las rutas paralelas al bulevar. La disponibilidad de estacionamiento cercano y la dependencia al vehículo, que caracteriza a cierta parte de la sociedad caraqueña hacen de la Avenida Francisco Solano un espacio diferente al bulevar y al cual ciertas personas atrae: “*Alberto Barrera Tyzka... ...continúa disfrutando del sabor del conejo que se puede conseguir en las calles aledañas al bulevar, donde se aleja de la sensación estática que le produce aquel camino sin carros ni luces*”.(Rodríguez y Valer, 2012:78)).

Otros locales gastronómicos que fueron emblemáticos en La Avenida Solano y Sabana Grande no resistieron las fuerzas de cambio de la ciudad. Así restaurantes como Le Coqd’Orse se desplazaron a otro sector del Valle de Caracas mientras otros cambiaron la naturaleza de sus espacios: El emblemático local de comidas Al VecchioMulino dio paso a un nuevo escenario para la movida musical: El Moulin Rouge.

4.3 CONOCER NUESTRO PASADO: UN RETO PARA PLANIFICAR

La Avenida Francisco Solano López conjuntamente al Bulevar de Sabana Grande, la Avenida Casanova y las diversas transversales que las comunican, ha sido durante décadas un importante nodo de actividades comerciales y culturales que propiciaban el espaciamento de los caraqueños,

convirtiendo el sector en un ícono urbano de la ciudad. Estos espacios han sido *“escenario y protagonista de innumerables anécdotas que en conjunto son una muestra de la transformación de los espacios culturales en una ciudad”*.(Rodríguez y Valer, 2012:10).

Entre cambios incesantes y una Caracas que se *“transforma cada lustro en una ciudad distinta a la anterior”* (Almandoz, 2009). Siempre quedan rasgos o elementos que si bien en ciertos casos no han logrado permanecer físicamente en el espacio si al menos en memoria de muchos caraqueños. Los planificadores deben respetar y promover el patrimonio arquitectónico y cultural de cada, asentamiento urbano, con el fin de afianzar la identidad ciudadana.

Ante una sociedad actualmente acostumbrada a la comodidad de los centros comerciales, los cuales, limitan nuestra manera de interactuar como ciudadanos y se encuentran enfocados al consumo, la planificación de los espacios públicos adquiere mayor relevancia. Estos espacios deben representar una alternativa atractiva donde se garantice nuestra seguridad.

4.4 LINEA DE TIEMPO.

De manera de síntesis y dentro de la evolución histórica del sector, cabe destacar los siguientes hitos históricos:

Siglo XVII

- 1641. Fundación de la población de Chacao.

Siglo XVIII

- 1769. Fundación de la población de Chacao como parroquia eclesiástica independiente a la de La Candelaria.
- Comenzó el proceso de ocupación y poblamiento de los terrenos vecinos al Camino Real de Sabana Grande.
- El espacio de Sabana Grande es reconocido como un sitio de paso entre la ciudad de Caracas y sus alrededores y se caracteriza por ser una extensión de tierras planas, de carácter ejidal en su mayor parte, ubicadas desde Maripérez hasta la Quebrada Chacaíto.

Primera mitad del siglo XIX

- Sabana Grande y su contexto comienza a perfilarse como lugar de esparcimiento.
- El camino real hacia oriente comienza a ser denominado *“Camino del Este”*.
- No se posee referencia exacta de su construcción, sin embargo se hace referencia a la creación de la Plaza la Iglesia entre los años 1879 y 1885

1812

- La ciudad de Caracas es sacudida por un fuerte terremoto
 - Se construye la primera capilla para la Zona.
 - 1830
 - Inicia la construcción de la segunda Capilla del lugar emplazada en la misma ubicación actual de la Iglesia Inmaculada Concepción San José del Recreo. Se culmina en 1846
 - Segunda mitad del siglo XIX
- 1852**
- Se constituye la parroquia civil “El Recreo”.
- 1862**
- Se crea el ferrocarril Caracas-Sabana Grande.
- 1864**
- La capilla del lugar sufriría aumentos, se adicionaron las estructuras de sacristía, bautisterio y campanario.
- 1874**
- Se inaugura la Carretera del Este.
- 1877**
- Se funda El Recreo como parroquia eclesiástica.
- 1881**
- Chacao es designado dentro de la jurisdicción del Distrito del Municipio Sucre del estado Miranda, junto a Baruta, el Hatillo y Petare
- 1882**
- Se crea el tranvía de Caracas.
- 1886**
- Se inaugura la línea del Ferrocarril Central de Venezuela hasta Petare.
- 1896**
- Es inaugurado el hipódromo de Sabana Grande, ubicado en el sector Las Delicias.
 - Primera mitad del Siglo XX
- 1900**
- La ciudad de Caracas es sacudida de nuevo por un terremoto
 - Se adicionó a la antigua iglesia el nártex de estilo Neoclásico que posee actualmente
- 1904**

- Inicia la industria petrolera en el país

1920

- Se da lugar a las primeras construcciones informales de familias en el “Barrio Quebrada Chacaíto”, el cual es conocido en la actualidad como “Barrio Hoyo de las Delicias”, luego de que se desarrollan los puentes de la Avenida Libertador y Solano dejando al sector una cota inferior a su contexto.

1928

- Aparecen las Urbanizaciones: La Florida, Las Delicias de Sabana Grande y Country Club.
- Se funda el Banco Obrero.

1930

- Caracas comienza a crecer demográficamente de manera importante.
- Se canaliza por primera vez la quebrada Chacaíto.
- Subsiste la Hacienda Sans-Souci
- Se otorgan los permisos para construir las Urbanizaciones: La Campiña y Sabana Grande.

1936

- Se encuentra en funcionamiento una red de tranvías en la ciudad que se extendían a Catia, EL Paraíso, El Valle, San Martín y Santa Rosa.
- Se realiza el Trazado de la Avenida Casanova.
- Funciona la escuela Padre Sojo en la Primera Avenida de las Delicias.

1939

- Se elabora el Plan de Desarrollo Urbano de Caracas el Plan Rotival. Bajo un enfoque monumental tiene como objetivo solventar conflictos vehiculares

1940

- Fue construida La Casa La Primavera al Noreste de la plaza las Delicias.
- Aparece la Urbanización Las Mercedes.

1944

- Se localiza por primera vez la redoma que dará origen a la actual Plaza Venezuela.

1946

- Se crea la Comisión Nacional de Urbanismo.
- Se desarrollan las haciendas Las Mercedes y Country Club.
- Segunda mitad del Siglo XX

Década 1950

- La Calle Real de Sabana Grande fue rediseñada y convertida en Avenida Abraham Lincoln.
- Se funda el Gran Café en Sabana Grande.

1951

- La Comisión Nacional de Urbanismo realiza el Plano Regulador de Caracas, primer estudio de envergadura que enfrenta el problema de la planificación y reestructuración vial de Caracas, con base en el Plan Rotival.
- Es inaugurado el Cine Broadway
- Se construye la Torre Polar I. (Arq. M. Vegas y Arq. J. M. Galia)

1953

- Se inaugura el Cine Radio City.
- Fue cerrado El Ferrocarril del Central, en la calle la Línea, para dar paso a la Av. Libertador.

1954

- Se construye la Avenida Francisco Solano.

Década 1960.

1960

- se realizó una nueva modificación al templo, que lo convierte en una basílica de tres naves.

1962

- Aparece la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano, OMPU, dependiendo del Gobierno del Distrito Federal y su Concejo Municipal.

1964

- Se construye Las Residencias Sans Souci (Arq. José Miguel Galia).
- Se crea la Oficina Ministerial de Transporte

1965

- El Arquitecto Orlando Flores realiza un proyecto para transformar la Avenida Abraham Lincoln en un paseo peatonal.
- Termina la construcción de La Avenida Libertador.

1967

- Ocurre un nuevo terremoto en la ciudad de Caracas

1968

- Se construye el Centro Comercial Chacaíto (Arq. Antonio Pinzani)

Década 1970

1970

- Cambia la dinámica del sector de las Mercedes de uso residencial a comercial, luego de la aparición de la Autopista del Este.
- Se improvisa una cancha deportiva al Norte del Barrio Hoyo de Las Delicias.
- Se construye el Paseo Las Flores, donde se encontraba el barrio del mismo nombre, ubicado en la parte baja de la Quebrada Chacaíto.

1973

- Se culmina la Torre La Previsora (Arq. Gustavo Wallis)
- Se publica el Plan “Caracas 1990”, que abarca el Área Metropolitana de Caracas, por la OMPU.
- Es publicada la Ordenanza Especial de Zonificación de la Urbanización El Rosal del Municipio Sucre.
- Se constituye la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano a partir de la unión de las oficinas de Planeamiento Urbano del Distrito Sucre y del Distrito Federal

1976

- Se nacionaliza la industria petrolera del país

1977

- Desaparece el Ministerio de Obras Públicas (MOP); la Oficina de Proyectos y Obras del Metro de Caracas pasa a depender del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
- Se crea la Compañía Anónima Metro de Caracas (CAMETRO)
- Es publicada la Ordenanza de Zonificación del Sector de Sabana Grande en Gaceta Municipal del Distrito Federal.

1979

- Se inicia la construcción del Bulevar de Sabana Grande.

Década 1980

- Se realiza una reforma a la Ordenanza de Zonificación del Sector de Sabana Grande, que se denomina: Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza de Zonificación del Sector Sabana Grande. GM del Dto. Fed. No. 16224.
- Se construye formalmente la Cancha Deportiva del Barrio Hoyo de Las Delicias.
- Se edifica la planta de enfriamiento C3 de la línea 1 del Metro de Caracas, al Suroeste del Barrio Hoyo de las Delicias.

1983

- Se inauguró el Bulevar de Sabana Grande sobre la Avenida Abraham Lincoln desde Plaza Venezuela hasta la Plaza Brión de Chacaíto, paralelamente a la construcción de la Línea 1 del Metro de Caracas:
- 2 de enero: Se inaugura el primer tramo de la Línea 1 del Metro de Caracas, de Propatria-La Hoyada.
- 27 de marzo: Se inaugura el segundo tramo del Metro Caracas, La Hoyada-Chacaíto.
- Se produce una fuerte devaluación de la moneda, mejor conocido como Viernes Negro

1985

- En el terreno al Oeste del Centro Comercial Chacaíto se ubica un parque temático.
- Se demuele la Plaza la Iglesia

1989

- Con la entrada en vigencia de la reforma de la Ley Orgánica del Régimen Municipal la figura del Distrito Sucre desaparece, naciendo el actual Municipio Sucre, el cual es dividido, creándose así tres nuevos municipios: Baruta, el Hatillo y Chacao.

Década 1990

1992

- Desaparece la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano. OMPU.
- Se celebraron las primeras elecciones directas para escoger las autoridades del municipio Chacao como ente autónomo, saliendo vencedora para la alcaldía la ex-miss Universo Irene Sáez

1994

- La Compañía Anónima Metro de Caracas entrega a la Alcaldía de Caracas la administración del Bulevar de Sabana Grande.

1998

- Se realiza la reforma parcial de la Ordenanza Zonificación de la Urbanización El Rosal la cual se encuentra vigente
- Se inicia la construcción del Centro Comercial City Market.
- Se sanciona y publica, nuevamente, la Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza sobre Zonificación del Sector Sabana Grande. GM del Dto. Fed. No. 1762-B

1999

- Se sustituye la figura política administrativa del municipio Libertador de Distrito Federal a Distrito Capital, luego de la creación de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela de 1999.
- Se cambió el uso de parque de diversiones del terreno ubicado en la ladera Oeste de la Quebrada Chacaíto, por un espacio que iba a ser destinado para eventos comerciales, culturales y deportivo. El lugar se transformo a partir de la construcción de una serie de locales comerciales de estructura muy liviana, quinientos veinte locales (520), denominada Centro Comercial Colonial Chacaíto. La intención de este desarrollo fue la de ubicar los buhoneros del Bulevar de Sabana Grande, así como el saneamiento de la parcela.
- El señor Guillermo Escobar, construyó otro centro comercial casi sobre el embaulamiento de la Quebrada Chacaíto y cerró, mediante una reja, la posibilidad de paso de personas por los vericuetos de la quebrada.

Primera mitad del Siglo XXI

Década 2000

2002

- El Gran Café es remodelado y reinaugurado.
- La situación de deterioro del Bulevar es reconocida y enfatizada por la opinión pública. Diarios de circulación nacional exponen dicha situación; destaca el artículo del periódico “El Universal” denominado “El miedo reina en el Bulevar de Sabana Grande”.
- La Alcaldía del Municipio Libertador decreto el desalojo de los comerciantes informales de los espacios del Bulevar de Sabana Grande. Normativa que no tuvo éxito. (Decreto N° 09, GM N° 2053-4).

2003

- Entra en funcionamiento la Casa de Alimentación en el Barrio Hoyo de las Delicias, y se desarrolla el modulo de Barrio Adentro en el acceso Sur del Sector.

- Es rediseñado e inaugurado el Centro Comercial Expreso. (Edificio con más de 40 años de construcción).

2005

- El Bulevar de Sabana Grande es declarado Bien de Interés Cultural por el IPC (Instituto de Patrimonio Cultural).

2006

- Es publicado en la Gaceta Municipal N° 2727-3 del Municipio Libertador el Decreto N° 208, mediante el cual se determinan las reglas aplicables para el uso, goce y disfrutes de los espacios públicos, así como para el ejercicio de la Economía informal.
- Se inician los estudios del Proyecto de Renovación Integral del Bulevar de Sabana Grande por parte de PDVSA La Estancia.

2007

- El Municipio Bolivariano Libertador declara el Bulevar de Sabana Grande, comprendido entre la confluencia con la Av. Abraham Lincoln hasta la Plaza José Martí en Chacaíto, como Bien de Interés Cultural constitutivo del patrimonio histórico cultural de la parroquia, por sus valores arquitectónicos, urbanísticos, tradicionales y ambientales, según decreto N°260 publicado en Gaceta Municipal N° 2850. A pesar de que la Alcaldía del Municipio Libertador no tiene jurisdicción sobre la Plaza Brión y José Martí, la declaratoria hace mención de esos espacios.
- Se realizó el Concurso Nacional de ideas para la Rehabilitación Integral del Bulevar de Sabana Grande.

2009

- Creación de la Gerencia de Patrimonio de PDVSA La Estancia.
- Se inicia la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano de Chacao, con la Fase: “Búsqueda y Sistematización de la Información del Plan de Desarrollo Urbano Local del Municipio Chacao”, realizada entre los meses de octubre y diciembre.

2010

- Se incorpora la Alcaldía Metropolitana de Caracas al proceso de elaboración del PDUL de Chacao.

2011

- Se culmina las obras del Proyecto de rehabilitación urbana del Bulevar de Sabana Grande para dicho espacio.

- Se reinaugura la Plaza de los Pintores en la avenida Casanova

2012

- Es inaugurado el Centro de Economía Comunal Manuelita Sáenz, en el que se reubicaron gran parte de los comerciantes que trabajaban de manera informal en el Bulevar de Sabana Grande.
- Se terminan las obras de rehabilitación de la Plaza Solano y la incorporación de un Paseo Artístico en dicho espacio

2013

- PDVSA La Estancia, propone ante la Alcaldía del municipio Libertador, la Ordenanza Especial de Ordenamiento sobre El Área Declarada como Bien de Interés Cultural del Bulevar de Sabana Grande y sus Zonas de Injerencia.
- Se Lleva a cabo el Plan Piloto para la Avenida Francisco Solano López en las inmediaciones de la Plaza la Iglesia.

2014

- Restauración de la Casa Primavera de la Urb. Hoyo de Las Delicias por parte de PDVSA La Estancia.

2015

- El PDUL de Chacao no se encuentra aprobado.

CAPITULO V.

ANÁLISIS DE MEDIO FÍSICO

5.1 FACTORES CONDICIONANTES

Las ciudades son producto de la congregación de múltiples actividades dentro de un espacio físico, para ello, el ser humano transforma el ambiente geográfico natural de un sector, a fin de hacer de este, un lugar más apropiado para vivir; no obstante, las particularidades físicas del ambiente condicionan notablemente las características de los elementos construidos. Por ende, el estudio de las condiciones físicas-ambientales como punto de partida, resulta fundamental para el entendimiento del sector, dando a conocer una serie de variables, que determinan las potencialidades y limitaciones que dispone el hombre para actuar, y debe considerarse para sustentar cualquier intervención urbana que se realice.

Particularmente, se realiza un análisis específico de los siguientes factores condicionantes: topografía e hipsometría, pendiente y perfiles topográficos, hidrografía, estabilidad de taludes, clima, geomorfología y geología, vegetación y soleamiento y finalmente antecedentes; para luego sintetizar dicha información mediante el establecimiento de amenazas, vulnerabilidad y riesgo.

5.1.1 TOPOGRAFÍA E HIPSOMETRÍA

El área de estudio se emplaza dentro de una altimetría que va desde los 850 m.s.n.m hasta los 880 m.s.n.m, ubicando sus puntos más bajos al sur de la poligonal, para ir aumentando progresivamente hacia el norte a medida que se acerca a las inmediaciones del Parque Nacional WarairaRepano. Dicho aumento de la altimetría, se realiza de manera uniforme en todo el sector, no obstante, se destaca el hecho de encontrar al Barrio de Hoyo de las Delicias en un nivel inferior al de la avenida Francisco Solano López y su contexto, por lo cual se aísla de su dinámica urbana, dificulta su accesibilidad y sus condiciones físicas naturales tienden a variar en ciertos aspectos.

El plano Base (ver imagen 5.1) muestra el comportamiento topográfico del lugar, reflejando sus curvas de nivel que oscilan cada metro (1) para aquellas de carácter secundario y cada cinco (5) para las de nivel primario.

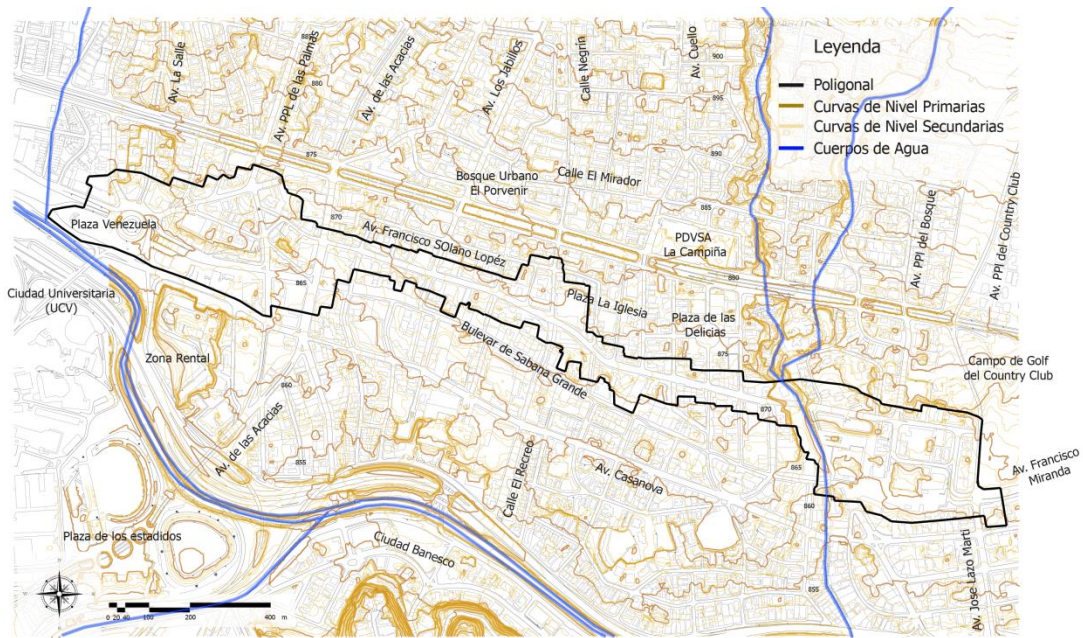


Imagen 5.1. Plano base de medio físico.
Fuente: Elaboración Propia

Para reforzar el entendimiento de las condiciones anteriormente mencionadas se muestra el siguiente plano hipsométrico (ver imagen 5.2) , donde se observa claramente cómo la poligonal de estudio se ubica en promedio a una altitud de 870 m.s.n.m., hallándose dentro de un punto más alto en comparación con el bulevar de Sabana Grande y la Avenida Casanova, aunque más bajo en referencia al nivel superior de la Avenida Libertador.

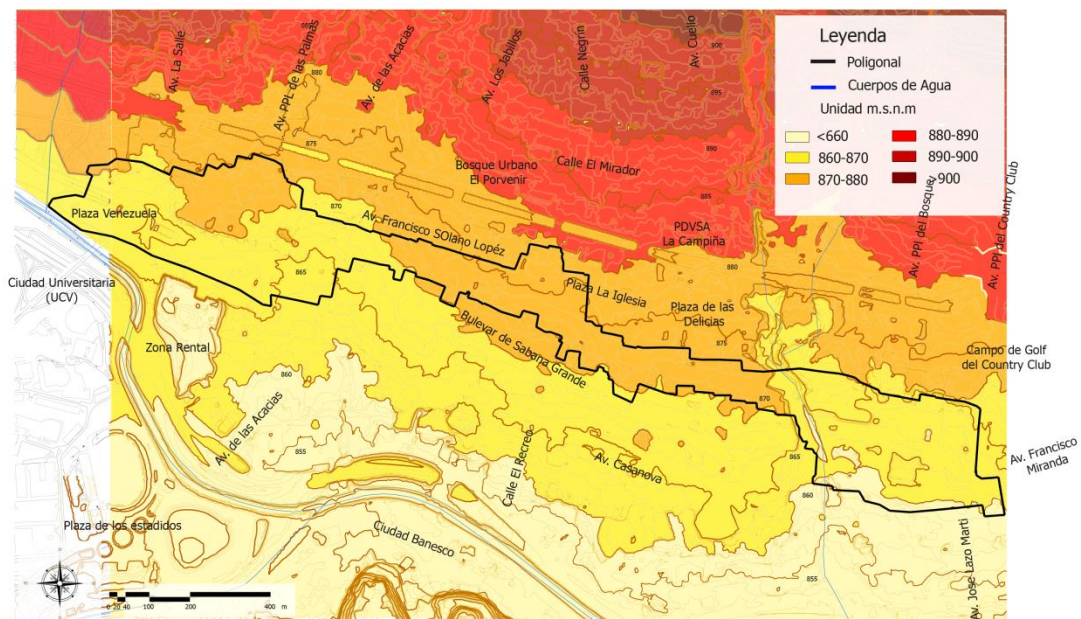


Imagen 5.2. Plano hipsométrico.
Fuente: Elaboración Propia

5.1.2 PENDIENTE Y PERFILES TOPOGRÁFICOS.

El sector se caracteriza por una superficie llana debido a la presencia de bajas pendientes, ubicando únicamente pendientes abruptas en los bordes de los cuerpos de agua, específicamente, en las inmediaciones de los sectores del Barrio Hoyo de Las Delicias y el Centro Colonial de Chacaíto.

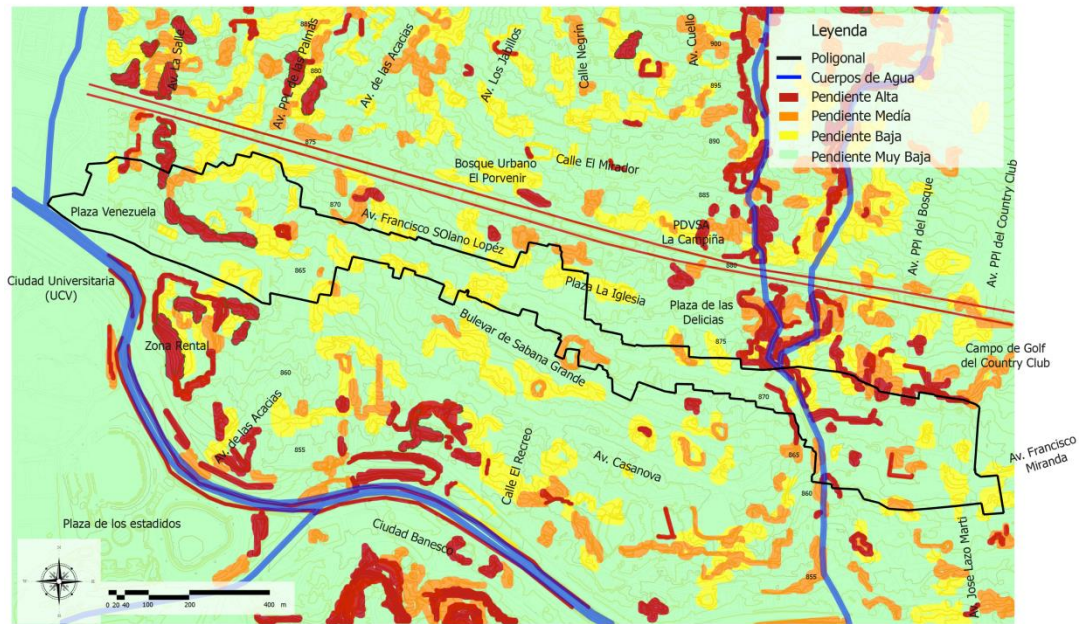


Imagen 5.3. Plano de pendientes.
Fuente: Elaboración Propia

De manera general las pendientes se ubican en sentido norte-sur, condicionado por su ubicación dentro del valle de Caracas al norte del Río Guaire. Además, la Avenida Francisco Solano López cuenta con una distribución de pendiente este-oeste desde las inmediaciones de la Iglesia Inmaculada Concepción del Recreo hacia Plaza Venezuela y sentido oeste-este hacia el sector de Chacaíto.

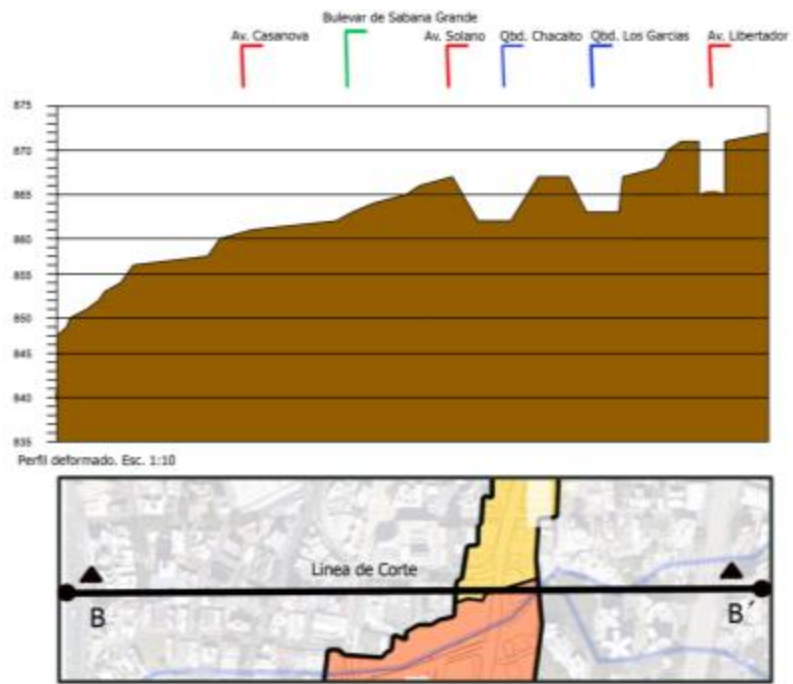


Imagen 5.4 Perfil Topográfico Norte-Sur
Fuente: Elaboración Propia

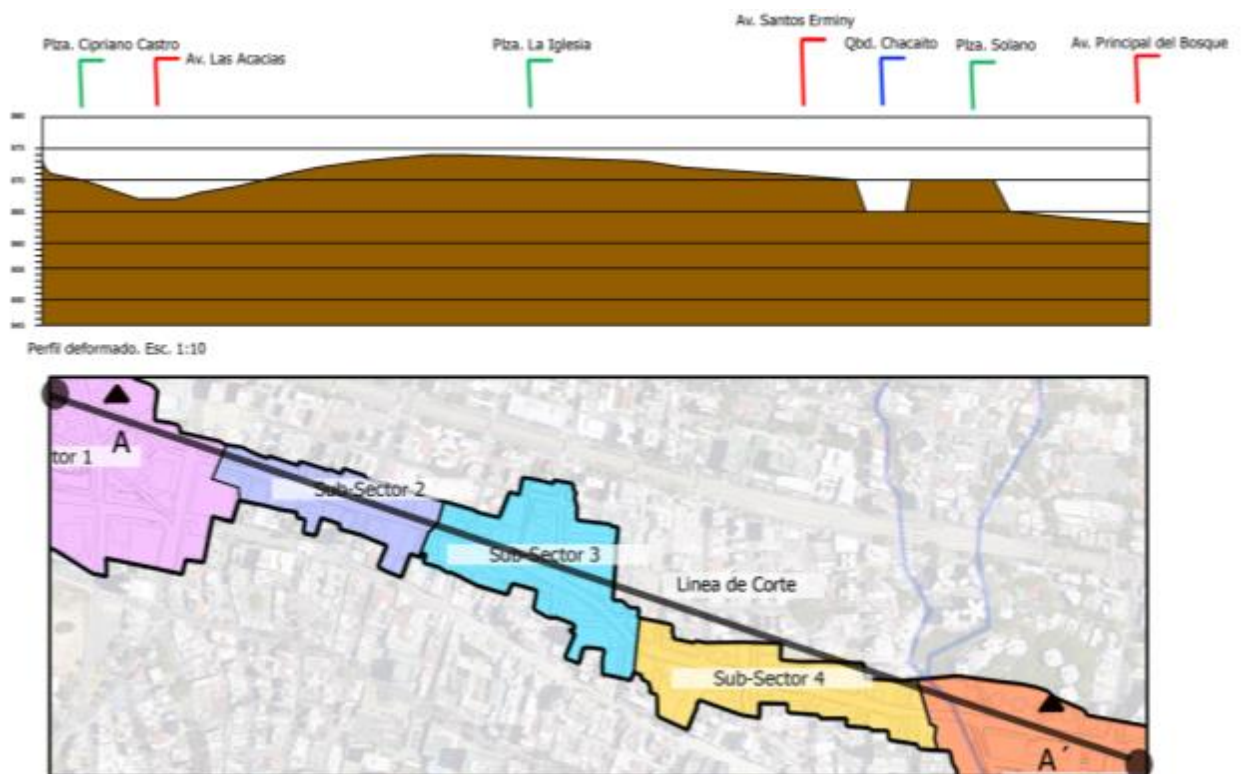


Imagen 5.5 Perfil Topográfico Oeste-Este
Fuente: Elaboración Propia

5.1.3 HIDROGRAFÍA Y DRENAJE SUPERFICIAL

Dentro del sector en estudio se tiene la influencia de tres importantes cuerpos de agua, cuyas nacientes se encuentran en el Parque WarairaRepano (cerro El Avila) y dirigen sus cauces de Norte a Sur, para desembocar posteriormente en el Río Guaire. Al extremo este de la poligonal se tiene la Quebrada Maripérez, mientras al oeste ubicamos la Quebrada Chapellin y Chacaíto, teniendo la particularidad la primera, de conocerse como la Quebrada de los Garcias a la Altura del Barrio Hoyo de las Delicias y confluir con la quebrada Chacaíto antes de incorporarse al Río Guaire.

Estos cuerpos de agua se caracterizan por tener un flujo constante durante todo el año, y al igual que gran parte de los afluentes del Río Guaire, se encuentran embauladas y canalizadas desde los procesos de urbanización de esta zona a mediados del Siglo XX. Además son utilizadas como canal natural de recolección de aguas de lluvia y residuales.

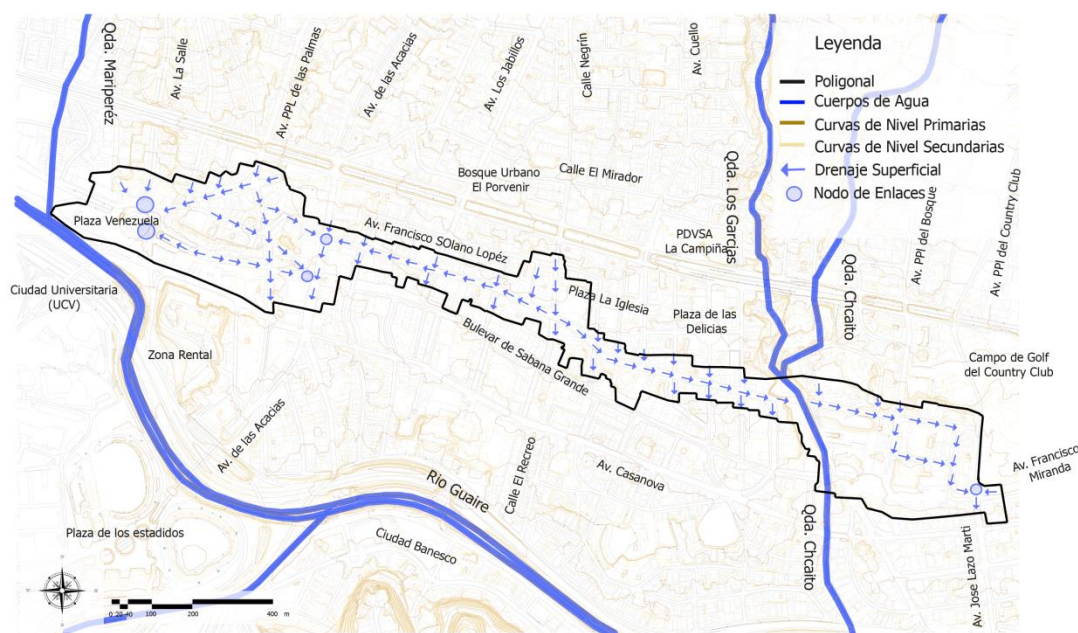


Imagen 5.6 Plano de hidrografía y sistema de drenaje superficial
Fuente: Elaboración Propia

Es importante destacar las características naturales y de funcionamiento de la subcuenca de la quebrada de Chacaíto, dado su influencia sobre el sector. En primer lugar se puede definir que la misma adopta un patrón de drenaje de tipo paralelo y de orden tres (3), condicionado por la geomorfología de la ciudad, del cual es importante hacer referencia a la descripción del *Diagnóstico participativo del Barrio Hoyo de Las Delicias (2009)*,

“La quebrada García se encuentra canalizada desde unos 30m aguas arriba de la Av. Libertador, en un canal rectangular de concreto armado de 3,00m. de base y 3,00 m. de altura, con una pendiente del 4%, luego embaulada con una losa-techo construida con tabelones, bloques de arcilla y concreto, sobre la continuación del canal anterior, con una pendiente del 2%, al transponer la Av. Libertador”. (PDVSA La Estancia, 2009: 41)

Dicho estudio concluyó que las características estructurales del embaulamiento y su canalización no son técnicamente adecuadas.

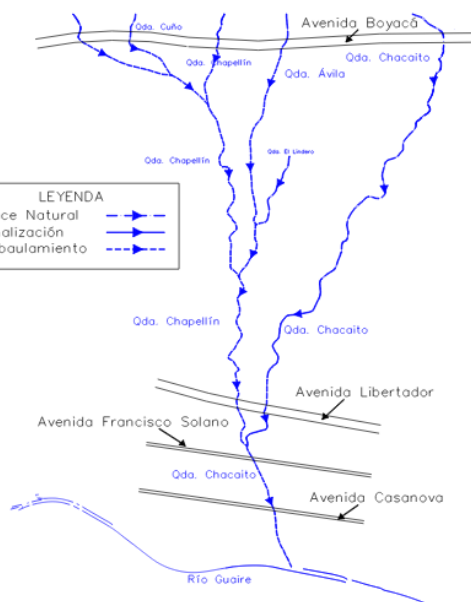


Imagen 5. 7 Qda. Chacaíto. Esquema de la red de drenaje
Fuente: IMF-UCV.

Alrededor de este cauce de agua, se destaca la presencia de asentamientos informales como el Barrio de Hoyo de las Delicias, que irrespeta los 40 metros de retiros que se deben tener a ambos lados de las quebradas, contemplados en las normativas Venezolanas además, de la falta de mantenimiento en los borde de los cursos de agua.

Por último, cabe destaca que La Quebrada Chacaíto constituye el elemento limítrofe entre los municipios Libertador y Chacao, gracias en parte a la barrera física que representa. No obstante, en la actualidad, se encuentra embaulada en la mayoría de sus tramos, *“razón por la cual dicha frontera no se corresponde con la dinámica urbana que se desarrolla entre las urbanizaciones de ambas municipalidades”* (PDVSA La Estancia, 2009).

5.1.3.1 DRENAJE

En cuantos a las particularidades del drenaje superficial de la Avenida Francisco Solano, se destaca la presencia de condiciones favorables en la distribución de pendiente y altimetría, ya que a pesar de que el sector es en gran parte plano, el mismo permite que el agua se dirija de norte a sur y desde el centro de la Avenida hacia ambos extremo oeste y este, incorporándose a la hidrografía natural del valle de Caracas.

Cabe destacar la presencia del paso vehicular a desnivel de la Gran Avenida a la altura de Plaza Venezuela, cuyo drenaje se ve comprometido en época de lluvias, debido a la falta de mantenimiento del sistema de alcantarillado.

5.1.4 GEOMORFOLOGÍA Y GEOLOGÍA.

El valle de Caracas se emplaza sobre la depresión de la Cordillera de la Costa, la cual esta condicionada por la presencia de numerosas fallas geológicas, entre las que se halla la Falla de San Sebastián. Esta última se ubica al norte de la misma y afecta directamente a los residentes de esta región, debido a que esta constituye un elemento desencadenante ante un movimiento sísmico. A su vez la ciudad de Caracas se encuentra sobre una formación de aluviones, que se han originado a partir de la acumulación de sedimentos, dentro de esta caracterización se encuentra el área de estudio.

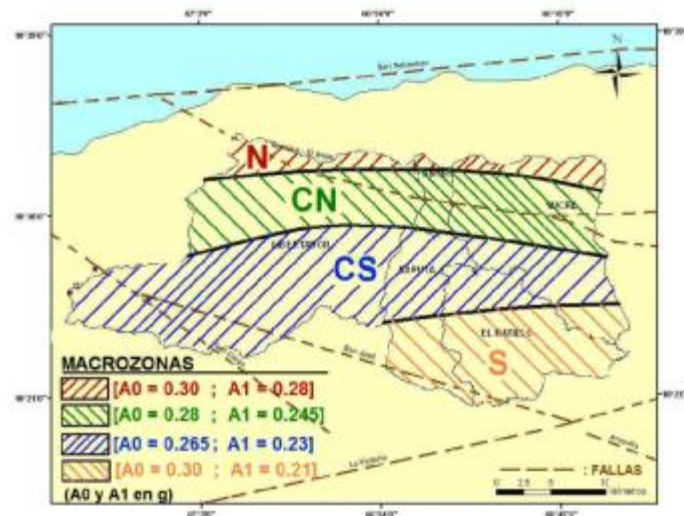


Imagen 5.8 Macro zonas Sísmicas. Mapa de Fallas.

Fuente: FUNVISIS

El sector de Sabana Grande y sus zonas aledañas mantienen un espesor de sedimentos constante entre los 20 y 60 metros de profundidad, la cual, puede ser calificado como una

fortaleza, considerando que otras zonas de la ciudad tales como Altamira, Sebucán y Los Palos Grandes, presentan un espesor de sedimentos de más de 300 metros de profundidad.

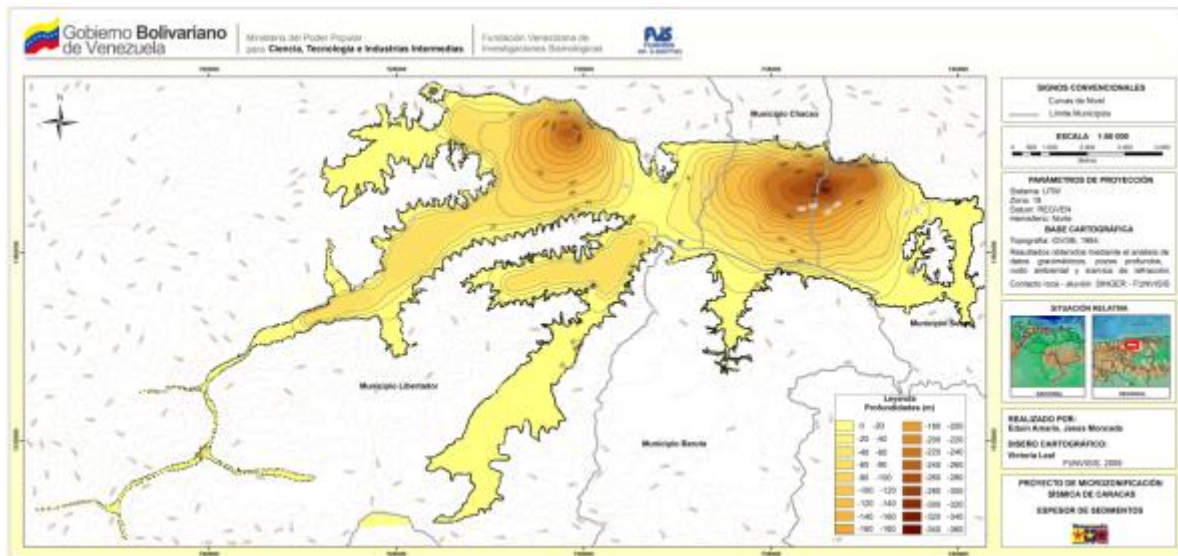


Imagen 5.9 Mapa de Microzonas Sísmicas de Caracas.
Fuente: FUNVISIS

A pesar de que el riesgo sísmológico no es de gran relevancia en comparación con otros sectores de la ciudad, es importante considerar medidas mitigantes a través del acondicionamiento estructural de las edificaciones

5.1.5 ESTABILIDAD DE TALUDES.

La estabilidad de los taludes constituye el estudio de aquellas laderas o terrenos propensos a deslizamiento, con el fin de determinar medidas mitigantes que controlen las características de las actividades a realizarse en estos espacios, todo esto, con el objetivo de evitar pérdidas materiales y/o humanas, además de posibles alteraciones en el funcionamiento de otros elementos como por ejemplo el curso de una quebrada.

Los taludes se encuentran relacionados a pendientes abruptas y el tipo de material y características de los suelos. Por ende, en el área de estudio se encuentran zonas propensas a este tipo de amenazas en los perímetros de los cuerpos de agua y asentamientos informales, específicamente en el Barrio de Hoyo de las Delicias y el Centro Colonial de Chacaíto.



Imagen 5.10 Taludes sin mantenimiento.
Fuente: Elaboración propia.

En estos sectores se evidencia deslizamiento de tierra debido a deficiencias constructivas adoptadas por los lugareños, mediante la fabricación de pantallas o rellenos para la posterior elaboración de edificaciones, que no cuentan con las normas de ingeniería apropiadas, ni toman en consideración medidas preventivas en cuanto al retiro de los cursos de agua.



Imagen 5.11 Colapso de la Infraestructura construida.
Fuente: Diagnóstico participativo Barrio Hoyo de Las Delicias

5.1.6 CLIMA, VEGETACIÓN Y SOLEAMIENTO.

El área de estudio se encuentra ubicado dentro del Valle de Caracas, el cual dada sus condiciones físicas definen un entorno topográfico diverso, marcado por la presencia del Parque Nacional Waraira Repano (cerro el Ávila), a partir del cual se originan diversos cursos de agua y se conjugan con abundante vegetación, que permite establecer un clima intertropical cálido de montaña con una temperatura media anual cercana a los 21 °C y precipitaciones anuales que oscilan entre los 900 y 1300 m.m.

Estas características ambientales se mantienen constantes durante todo el año gracias a su poca variabilidad, pudiendo observar en el siguiente plano elaborado Karenia C. (2011) una Temperatura superficial media para el sector de estudio y sus inmediaciones que para el mes de marzo del año 2003 oscilaba entre un 24-27 ° C. Esto permite catalogar al sector al igual que el resto de la ciudad de Caracas como un lugar con condiciones ambientalmente agradable y favorable, donde no se produce el impacto de los fenómenos naturales de ciudades cuyas

estaciones climáticas son variables durante todo, como oleadas fuertes de calor o la presencia de nevadas, que condicionan altamente la forma de planificar los espacios y sus recorridos.

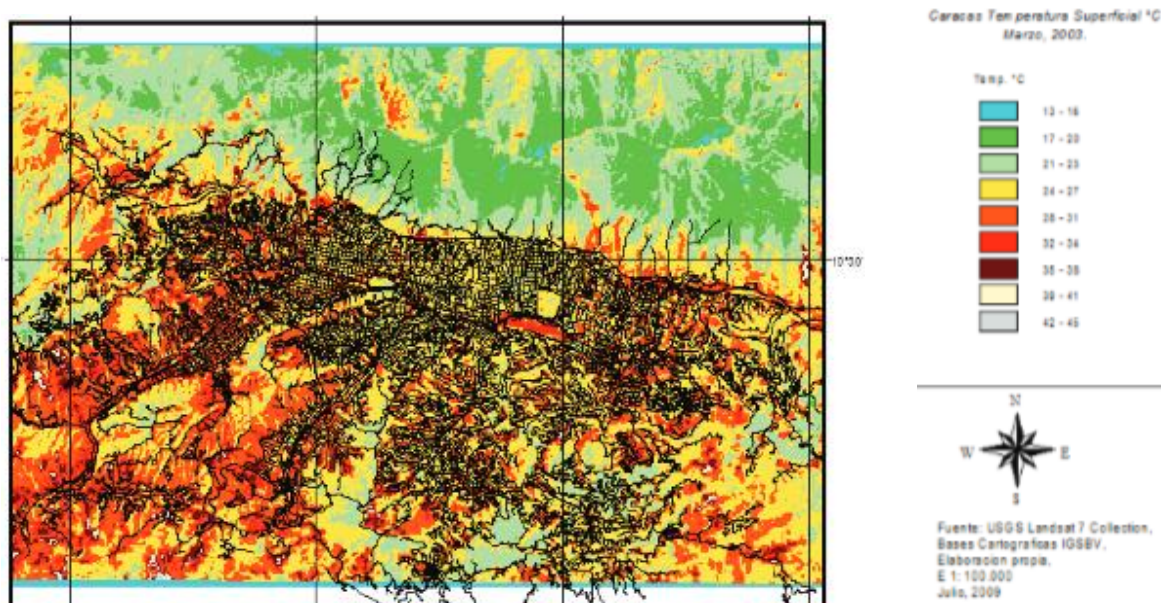


Imagen 5.12 Caracas Temperatura Superficial °C Marzo 2003.
Fuente: USGS Landsat 7 Collection, Bases Cartográficas IGSBV

En cuanto al análisis de la vegetación y soleamiento, se hará hincapié en las condiciones y características funcionales de los recorridos peatonales y espacios puntuales emblemáticos.

La vegetación de la Avenida Francisco Solano López está compuesta por especies arbóreas oscilan entre los 12 y los 18 metros, y en conjunto con las edificaciones existentes dotan de sombra los recorridos peatonales que se encuentran a lo largo de la avenida, durante la jornada diurna. Además, el estado actual de dicha arborización en general es aceptable, destacado de manera puntual casos donde las raíces de los mismos han deteriorado algún segmento de la acera o se ha cortado de manera indiscriminada. No obstante, cabe destacar que la ubicación de la arborización a lo largo de la avenida es discontinua, es decir existen puntos donde se concentra masa vegetal y otros donde no.

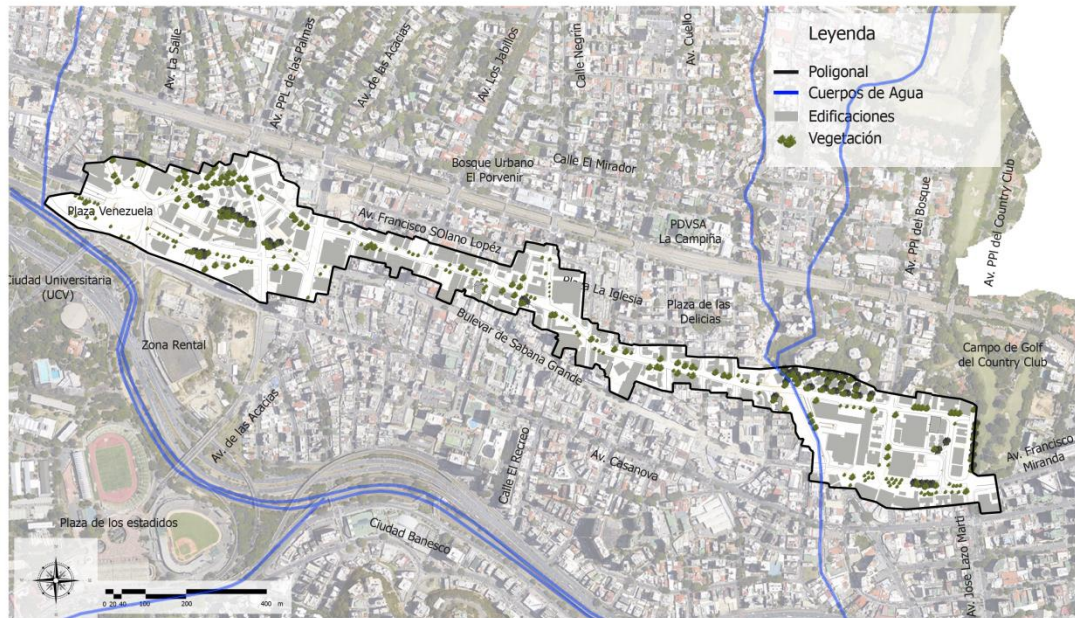


Imagen 5.13 Plano de vegetación.
Fuente: Elaboración Propia

Es importante destacar la metodología aplicada por la institución de PDVSA La Estancia para la recuperación de los espacios públicos, tomando como referente la experiencia del bulevar de Sabana Grande, la cual ha sido replicada en otros espacios dentro de la poligonal, tales como la Plaza Solano y Plaza la Iglesia. Al verse limitado por la existencia del cajón de la línea 1 del Metro, a pocos metros de profundidad y la desincorporación de grandes macetas para alojar las raíces de los árboles (según el Subproyecto de Sistema de Protección Climática, estas se encontraban en un alto estado de deterioro, debido a la gran cantidad de basura en sus interiores y representaban un obstáculo en el flujo peatonal) se decidió incorporar un mobiliario urbano particular, como los denominados *Paraguas invertidos* o *Tenso-estructura*, que son elementos metálicos, con una lona en forma de paraguas que aporta sombra al espacio y protege al peatón de la lluvia y que conjuga con un juego de luces y música dinamizando el paisaje urbano y agregando valor estético. Estos conceptos fueron replicados en la Plaza la Iglesia y la Plaza Solano.

En cuanto a los espacios públicos emblemáticos de la poligonal como lo son Plaza Venezuela y La Plaza Brión de Chacaíto se encuentran casos opuestos. Por un lado, la Plaza Venezuela ha sido recuperada también por PDVSA La Estancia y se encuentra en excelente estado, debido en parte a la incorporación y rescate del mobiliario urbano, a una labor de mantenimiento destacable, y la realización de diversas actividades artísticas/culturales. No obstante, su vegetación no proporciona la sombra requerida durante el día, debido a la falta de cobertura en

ciertos puntos y el tipo de vegetación empleada, compuesta principalmente por Palmeras, las cuales estéticamente son atractiva, pero no protegen al espacios de la incidencia de los rayos del sol. En comparación con este espacio, la Plaza Brión de Chacaíto cuenta con masa vegetal compuesta por una arborización que oscila entre los 6 y 8 metros, que se concentra en puntos específicos. Estos sub-espacios de la plaza cuentan con una sombra apropiada e invitan al ciudadano al descanso, sin embargo existen otros puntos donde el sol incide directamente sobre el suelo, además, gran parte de la vegetación se encuentra en proceso de deterioro y las raíces de los arboles afectan al pavimento adoquinado. Por último la Plaza Cipriano Castro está compuesta por una vegetación en buen estado pero que no aporta sombra al lugar, por lo cual su dinámica urbana se ve limitada.

A partir de las características básicas de la vegetación tales como su altura y masa vegetal, y en función de las sombras que ofrecen otros elementos físicos existente como edificios y pérgolas se pudo analizar los niveles de soleamiento para la poligonal, el cual se muestra de manera espacial en el siguiente plano.

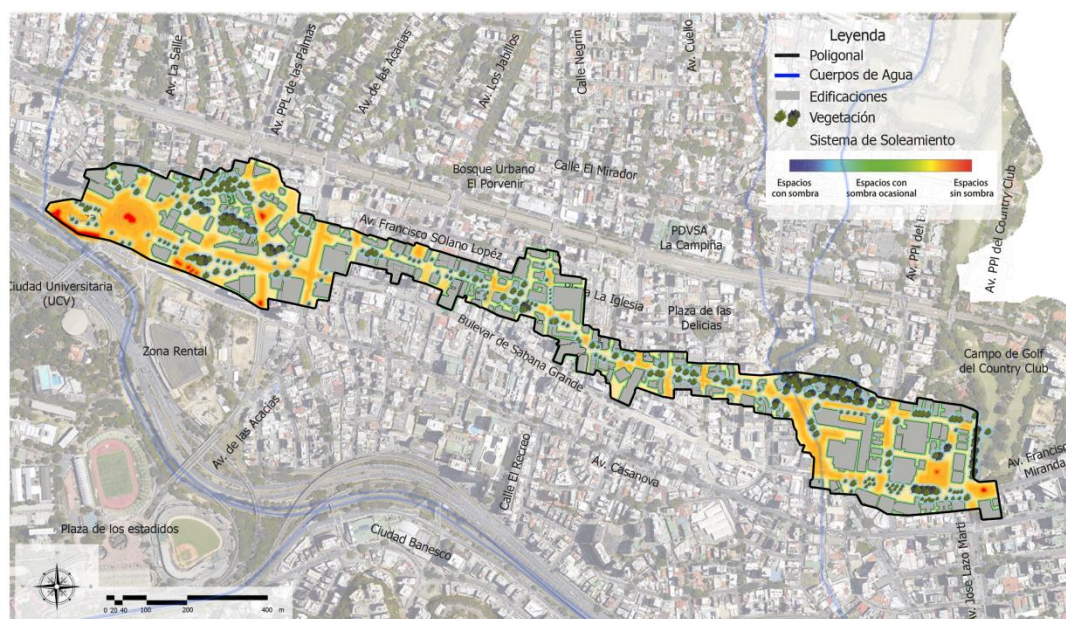


Imagen 5.14 Plano de soleamiento.
Fuente: Elaboración Propia

Los aspectos más relevantes se resumen en los siguientes puntos:

- La disposición de los corredores peatonales y vehiculares más relevantes del sector como lo son el Bulevar de Sabana Grande, La Avenida Francisco Solano y la Avenida Casanova, se encuentran orientados en sentido Oeste-este compartiendo la misma trayectoria del Sol, por lo

cual se requiere tomar en consideración su incidencia directa e incorporar elementos que protejan de los mismos al peatón.

- Al presentar arborización de manera discontinua en la Avenida Solano, existen tramos cortos donde inciden directamente los rayos del sol sobre el suelo.
- Se observan espacios específicos donde la incidencia del sol es notable, como lo son los estacionamientos superficiales del CC. Chacaito y CC. Expreso, la acera Norte de la Gran Avenida y la Plaza Cipriano Castro y la Plaza Venezuela, destacando en estos últimos la importancia que desarrollan como lugares de esparcimiento y la influencia del sol.

5.1.7 ANTECEDENTES DE EVENTOS NATURALES

Resulta importante conocer los diversos eventos naturales que han tenido impacto dentro del área de estudio y su contexto inmediato, entre los cuales, se observan sucesos de carácter sísmicos e hidrometeorológico. Para ello se sintetiza en la siguiente cronología histórica los hechos más sobresalientes, gracias en parte a los datos suministrados, en el estudio de amenaza realizado por el IMF-UCV (s.f) y el *Diagnóstico participativo del Barrio Hoyo de Las Delicias* por PDVSA-La Estancia (2009).

- Entre los años 1100 y 1500: Producción de un alud torrencial que causó la desviación del cauce de la Qda. Chacaíto, afectando zonas donde posteriormente se asentarían urbanizaciones como: El Pedregal, El Country Club y La Castellana.
- 1812. La ciudad de Caracas es sacudida por un fuerte terremoto el cual destruyó gran parte de la misma
- 1951 (17 de Febrero): Ocurrieron inundaciones por lluvias torrenciales en el área de Chacao-La Campiña, reportándose un muerto como consecuencia del evento.
- 1961: Crecida de la Qda. Chacaíto, no se evidencia pérdidas humanas.
- 1967. La Ciudad de Caracas vuelve hacer objeto de un fuerte terremoto donde “hubo 274 muertos, 2.000 heridos y las pérdidas alcanzaron los 100 millones de dólares”. (FUNVISIS, s.f: 37).
- 1976 (10 de Octubre): Inundaciones por lluvias torrenciales causaron daños en 15 viviendas en el Barrio El Pedregal y desbordamiento en Hoyo de Las Delicias.
- 1978: A la altura del Barrio Hoyo de Las Delicias se fractura el embaulamiento de la quebrada. Crecidas de la quebrada socavan terreno de la parte baja del barrio y

ocasionan grandes daños en el sector: Se destruyeron 10 casas, 6 se agrietaron y hubo un fallecimiento.

- 1995: Desbordamiento de la Qda. Chacaíto con la gravedad del año 1978.
- 1999 (Diciembre): La Qda. Chacaíto se desbordó a la altura del barrio El Pedregal y las urbanizaciones Country Club, Los cedros y El Bosque, afectando parte de los campos de golf del Country Club, el barrio Chapellín, los bomberos del Distrito Capital y parte de las residencias Sans Souci. (Ver imagen 4.15).
- 2001-2002. Temporada de lluvias ocasiona el desbordamiento de la Quebrada de Chacaíto cerca del Club Blandin en la Avenida Mohedano del Country Club y a la altura de la sede del cuerpo de bomberos del Este en la Urbanización El Bosque
- 2008: Inundación en la parte baja del Barrio Hoyo de Las Delicias. Repetidos hundimientos del corredor peatonal próximo a la confluencia de las dos quebradas, ocasionando desplome del poste del alumbrado público. Derrumbe del muro que limita con el conjunto residencial Libertador.

5.2. SINTESIS DE MEDIO FÍSICO

5.2.1 AMENAZAS

La ciudad de Caracas se encuentra asentada sobre una “*cuenca de tipo semi-graben medio que fue llenado de sedimentos y que es bordeada por relieve montañoso escarpado*”(Singer, 1977). Esta particular ubicación de la Caracas da lugar a la presencia de un conjunto de amenazas socio-naturales a la cual se encuentra expuesta, dentro de las cuales se tienen una Amenaza sísmica elevada, debido a la cercanía al límite entre las placas tectónicas Caribe y Suramérica, con los sistemas de fallas de La Tortuga, San Sebastián, Tacagua-El Ávila y La Victoria y una amenaza hidrometeorológica que comprende tanto inundaciones en las cercanías del río Guaire y sus afluentes, como deslizamientos y flujos de escombros provenientes de la Cordillera de la Costa

La manifestaciones de estos dos tipos de amenazas son temporales y espacialmente variables. Mientras la amenaza sísmica se manifiesta a través de grandes terremotos y distanciados en el tiempo (los daños más fuertes se registraron en los años 1641, 1766, 1812, 1865, 1900 y 1967), las implicaciones por fenómenos hidrometeorológico es más continua, por ende, se realiza un análisis detallado del mismo. Además, el sector cuenta con la particularidad de no alojar sedimentos a profundidades considerables como otros sectores de la ciudad, por lo cual, se ve menos afectados ante este tipo de eventos, no obstante, las pérdidas asociadas a los terremotos de

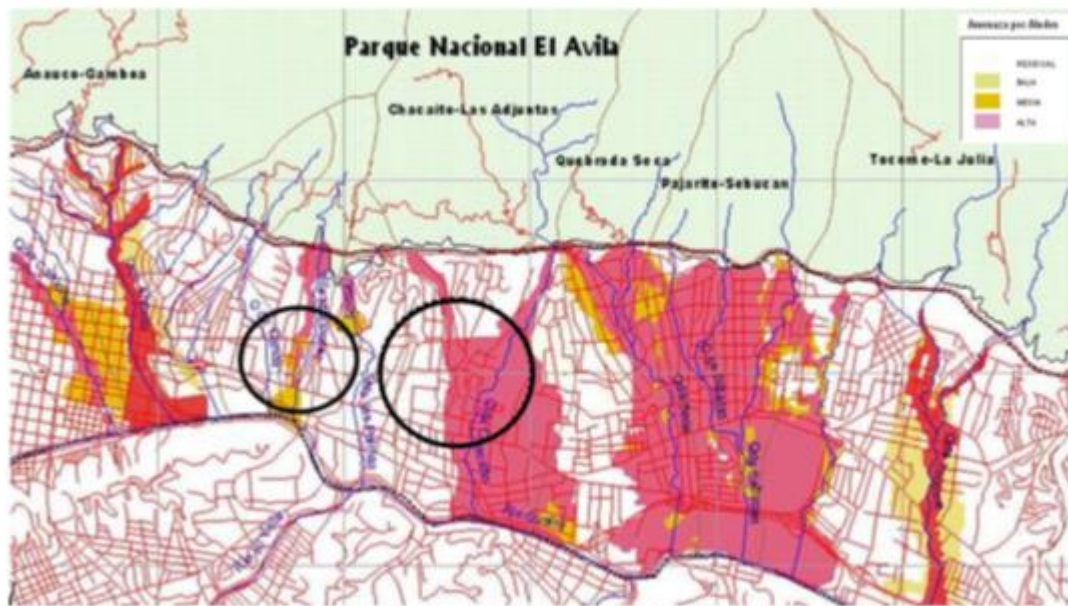
1812 y 1967 fueron significativas y según los expertos la ciudad, se está a la espera de otro sismo de gran magnitud dado el periodo de retorno de este tipo de eventos, por lo cual no está demás plantear la exigencia de adoptar medidas antisísmica por parte de las edificaciones y campañas informativas para la población.



Imagen 5.15 Mapa de Microzonificación Sísmica de Caracas.
 Fuente: Funvisis.

Dada la presencia de las Qda. de Maripérez, Chacaíto y Chapellín la amenaza por inundaciones y aludes torrenciales la principal, cuyo análisis puede ser resumido en los siguientes aspectos:

- La amenaza alta se ubica en los bordes de la Qda. Chacaíto y Chapellín así como en sus afluentes.
- Las zonas con amenaza media se ubican en principalmente en la parte baja de la subcuenca de la Qda de maripérez
- Mientras mayor sea el tiempo de recurrencia de las lluvias torrenciales y la cantidad de agua descargada sobre los causes, mayor serán las afectaciones que trae consigo.
- Las condiciones geomorfológicas del valle favorecen al drenaje natural de la ciudad al contar con cierta pendiente, a diferencia de otras ciudades con pendientes predominantemente llanas susceptibles a inundaciones.
- El IMF-UCV indica que *“la Avenida Libertador puede actuar como una laguna de amortiguación en caso de crecida, al igual que el campo de golf del Caracas Country Club”*. (IMF-UCV, s.f: 19), lo cual puede verse como un aspecto positivo.



Fuente: Proyectos mapas de riesgo El Ávila Instituto Geográfico de Venezuela, Min. Ambiente y Recursos Naturales.

Imagen 5.16 Proyectos mapas de riesgo El Ávila. Mapa de Amenazas por Aludes.
Fuente: Instituto geográfico de Venezuela, Min. Ambiente y recursos naturales..

5.2.2 VULNERABILIDAD.

Resulta necesario conocer la capacidad física, económica, social y política que posee el sector para responder ante una amenaza y conocer el impacto que pueda llegar a tener, por ende se analiza por subsectores dentro de la poligonal la susceptibilidad ante la mayor amenaza latente del lugar como lo son los fenómenos hidrometeorológicos.

El sector más susceptible dentro de la poligonal corresponde a los asentamientos informales que se ubican en las inmediaciones de las Qbd. De Chacaito y Chapellín, debido principalmente a una alta vulnerabilidad física y económica derivada a las deficiencias de las edificaciones construidas, las cuales no cuentan con las medidas de ingeniería apropiadas, ni contemplan un retiro mínimo con respecto a los cuerpos de aguas, la Qbd de Chacaito presenta:

“una gran pendiente en su cabecera (25%), antecedentes de aludes torrenciales y múltiples obstáculos naturales (bloques de Gneis en su cabecera) y socionaturales (desechos sólidos, troncos y dos canalizaciones importantes de pequeña sección a nivel del Barrio Chapellín) que pueden estrangular su sección hidráulica y causar su crecida y posterior inundación” (IMF-UCV, s.f)

Además, los habitantes y comerciantes ubicados en estos espacios no cuentan con recursos propios para dar respuesta ante un evento natural, no obstante, la comunidad se encuentra

organizada (a través de las salidas de campo y entrevistas se observó dicho aspecto) y han sido reconocidos políticamente por diversas instituciones públicas que han realizado estudios para el lugar.

Con características similares a la antes descrita, se encuentra el mercado la Gran Manzana ubicado en la acera norte de la Gran Avenida, al cual se le determinó una alta vulnerabilidad, debido aspectos físicos-económicos de las actividades y personas que allí hacen vida, no obstante, cuentan con un nivel de organización y una cooperación bastante aceptable y no tienen la presencia cercana de alguna amenaza natural latente. Por otro lado dicha parcela se encuentra un lugar estratégico de la ciudad y las actividades que allí se realizan no corresponden con su valor del suelo.

Otro sector particular dentro de la poligonal es la zona aledaña a los límites entre los municipio Libertador y Chacao, los cuales al ser administrados por alcaldes con ideologías diferentes dificultan la cooperación entre las instituciones competentes de la planificación urbana son espacios desatendidos y poseen una vulnerabilidad política alta.

El resto de la poligonal posee vulnerabilidad baja, ya que gran parte de la población se ubican dentro del estrato de ingresos medios y las edificaciones construidas se encuentran realizadas con las técnicas y materiales apropiados, además de encontrarse en buena condición.

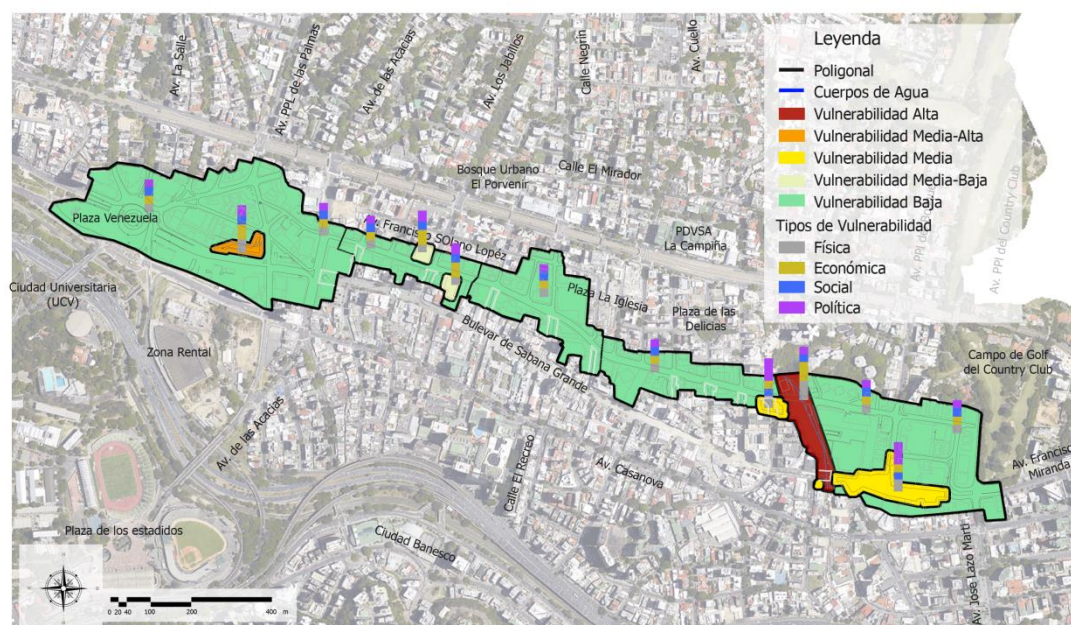


Imagen 5.17 Plano de vulnerabilidad física, económica, social y política.
Fuente: Elaboración Propia

5.2.3 RIESGO.

El manejo del riesgo constituye uno de los aspectos fundamentales dentro de un proyecto de reordenamiento integral, en el cual deben establecerse acciones con el objetivo de mitigar el impacto de las amenazas naturales latentes en aquellos sectores de mayor vulnerabilidad.

Dentro del área de estudio existen algunos desarrollos informales, producto en gran parte de un acelerado desarrollo de la ciudad que trajo consigo una importante migración de personas que buscan garantizar la solución a sus necesidades, y la falta de políticas públicas orientadas a garantizar un suelo urbano para personas de bajo recursos. Ello originó la ocupación de terrenos vacantes no aptos o altamente vulnerables, como lo son los bordes de las quebradas y la parte montañosa del valle de Caracas. Esto se ejemplifica dentro del sector, en zonas residenciales como el Barrio Chapellin, Hoyo de las Delicias y La Flores como también en áreas comerciales como el Mercados de buhoneros y el centro Artesanal Goajiros.



Imagen 5.18 Sistema de asentamientos informales, Qdas. Chapellín y Chacaíto.

Fuente: *Proyecto de Reordenamiento Integral del Sector de Plaza Brión de Chacaíto y su contexto inmediato (2014)*

Los habitantes de estas áreas que no cumplen con las normas ambientales y de seguridad establecidas deberían ser reubicados hacia lugares más seguros, no obstante, esto supondría un

costo político, social y económico complejo, debido al grado de consolidación de las edificaciones construidas en estos espacios, con un sentido de pertenencia y arraigo por parte de sus habitantes (La ocupación del Barrio Hoyo de las Delicias data desde 1920). De esta manera resulta necesario asumir el riesgo y tomar medidas que permitan mitigarlo, con el fin de lograr una mayor integración a la estructura urbana y por ende a la dinámica urbana de la Avenida Francisco Solano López.

Las medidas a tomar dentro de estos espacios deben ser estructurales y no estructurales, con el objetivo de dotar de mejoras en los servicios urbanos (Tanto equipamientos como servicios en redes) como programas de formación en materia de riesgo. Por ende se deben realizar labores de adaptación física, como la construcción de muros de contención en laderas inestables y mantenimiento integral de los cursos de agua, así como también orientar a las personas en la forma de actuar ante un evento Hidrometeorológico y/o sísmico. No obstante, se recomienda reubicar aquellas viviendas que se hallan en situaciones críticas y puedan implicar pérdidas humanas.

En cuanto al resto del sector, el cual cuenta con un nivel de riesgo menor, las acciones deben orientarse en medidas no estructurales tales como talleres de formación y capacitación por parte diversas instituciones (FUNVISIS, Protección Civil y bomberos) y así como también integrar a toda la comunidad, con el fin de lograr participación, colaboración y cohesión.

Por último, se recomienda a las edificaciones (Sobre todo aquellas de gran altura) incorporar medidas antisísmicas que permitan mitigar el riesgo ante un posible evento de este tipo como terremotos.

CAPÍTULO VI.

ANÁLISIS FUNCIONAL Y ESPACIAL DEL SECTOR

La estructura y dinámica urbana de un sector se conforma a partir de una serie de aspectos físicos-funcionales interrelacionados entre sí, que definen el rol que desempeña el lugar dentro de una ciudad y dentro de un determinado momento. Estos elementos serán analizados de manera específica, con el fin de caracterizar la forma espacial y la identidad de la Avenida Francisco Solano López. De esta forma, se consolida un diagnóstico exhaustivo para proponer un conjunto de lineamientos de diseño, que se ajusten y respondan a las cualidades y problemáticas de este lugar.

6.1 MORFOLOGÍA URBANA

6.1.1 TRAMA

La trama del lugar se organiza a partir de una estructura inorgánica conformada por manzanas de gran tamaño, que han sido objeto de modificación a través del tiempo, debido a sus limitaciones asociadas, dado que dicha forma organizativa trae consigo dificultades de comunicación entre diferentes espacios, obligando al establecimientos de recorridos peatonales extensos y poco prácticos. Es por ello, que se destaca el rol que desempeñan los pasajes comerciales/peatonales entre las edificaciones, dado que permiten una mayor integración norte-sur entre la Avenida Solano Francisco Solano López, el Bulevar de Sabana Grande y la Avenida Casanova.

Otro aspecto a considerar es la discontinuidad vial del sector, que dificulta aún más la conectividad vehicular y peatonal, dado que ciertas calles se presentan discontinuas (*calles ciegas*) y no permiten generar conexiones entre sí, sobrecargando la función colectora de ciertas vías, como es el caso de la Avenida Francisco Solano López y Casanova. (Ver imagen 6.1)

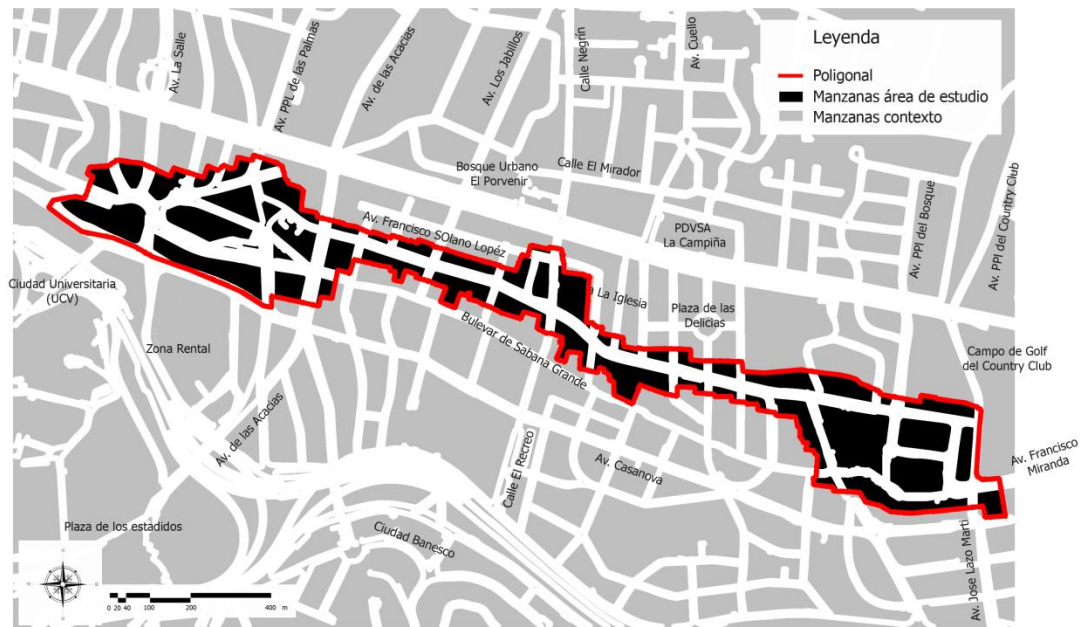


Imagen 6. 1 Plano de figura fondo de manzanas.
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.2 GRANO

Se evidencia el predominio de un grano disperso (fino) debido al establecimiento de edificaciones aisladas entre sí a lo largo de la avenida Solano; específicamente en los Subsectores 2 y 4. En contraposición, se observa la existencia de un grano más grueso en los subsectores extremos y central de la misma (Subsectores 1,3 y 5), dando la instauración de edificaciones de gran volumen donde se desarrollan actividades comerciales y de oficinas; tal es el caso de plantas arquitectónicas de los Centros Comerciales Chacaíto, Expreso y Único, como a su vez las Torre Polar, el edificio de la Previsora, el Centro Empresarial de Sabana Grande y Torre Credicard entre otros. (Ver imagen 6.2)

Por otro lado existe un equilibrio entre lo lleno y lo vacío, ya que lo construido ocupa un 45% de la superficie de la poligonal, esto genera que las edificaciones contengan al espacio genere una dinámica urbana dentro del espacio público, no obstante, se resalta la preponderancia de espacios libres en el subsector de Plaza Venezuela, lo que da lugar a una sensación de independencia en las inmediaciones de esto espacios, desligada de su borde urbano y las actividades que allí se realizan.

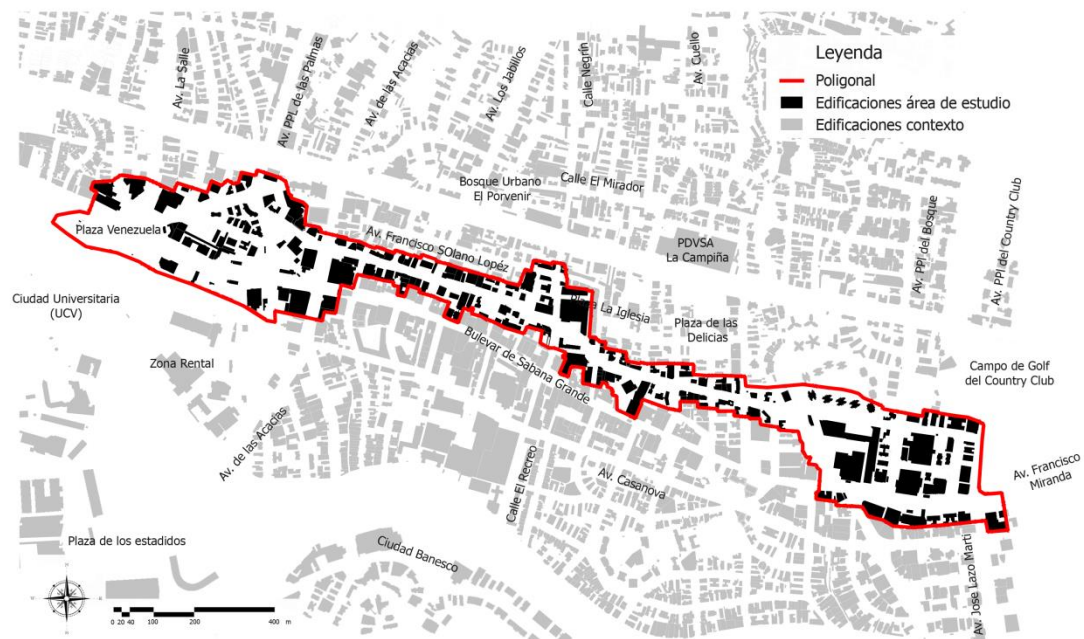


Imagen 6. 2 Plano de figura fondo de las edificaciones.
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.3 USOS DEL SUELO.

El estudio de los usos del suelo es la base fundamental para el entendimiento de la dinámica urbana de un sector, ya que el mismo determina las características de las actividades que se realizan dentro de cada una de las parcelas y estas a su vez permiten el análisis de otros componentes del diagnóstico, como por ejemplo, la identificación de la vocación del lugar, horario con mayor flujos peatonales y vehiculares, el nivel de producción de los desechos sólidos y la estimación de la población entre otros

La Avenida Francisco Solano se caracteriza por una interesante diversidad en los usos del suelo, con predominio de parcelas de uso mixto que combinan esencialmente actividades de oficina o residencia con comercio. Dentro de este aspecto se destaca la presencia de un significativo número de edificaciones de oficinas y comercio, debido en parte a una ubicación estratégica dentro de la ciudad dotada de accesibilidad a importantes vías de comunicación y diversos modos de transporte. Además, múltiples parcelas alojan actividades de oficina son sede de instituciones gubernamentales como PDVSA La Estancia, CNE, SEBIN, Banco del Tesoro entre otros. (Ver imagen 6.3)

En el borde urbano de la avenida se conforma por viviendas de carácter multifamiliar, no obstante, las actividades residenciales del sector se concentran en las calles paralelas o

transversales de la avenida, destacando la presencia de viviendas unifamiliares a pesar de lo céntrico del lugar.

Las Actividades gastronómicas representan un sello de identidad dentro del sector, donde se alojan diversas edificaciones que constituyen hitos comerciales del lugar.

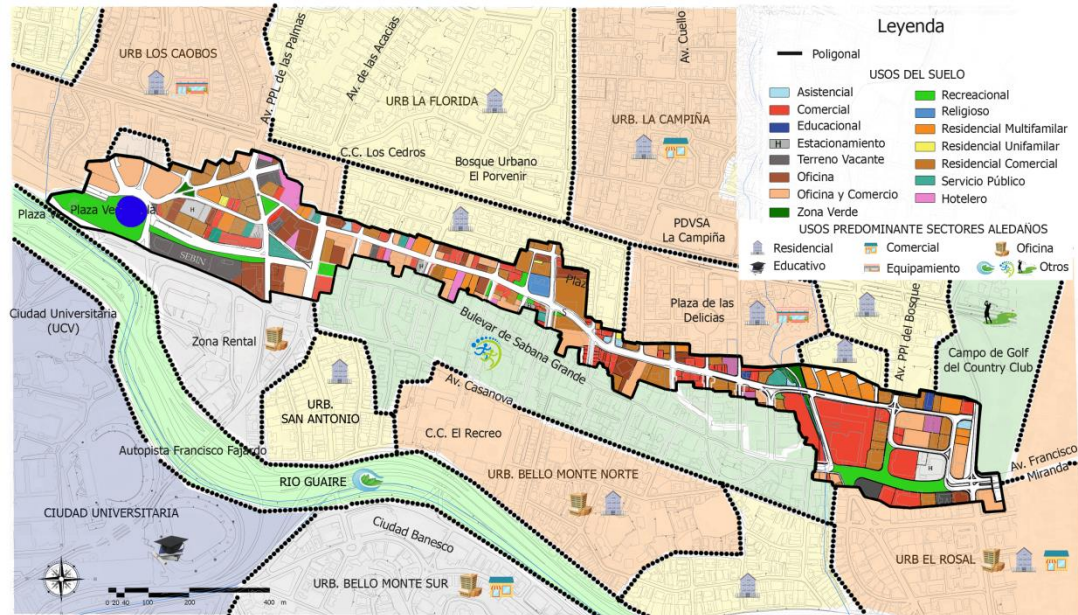


Imagen 6.3 Plano de Usos del suelo.
Fuente: Elaboración Propia.

La distribución de las actividades comerciales, de oficina y residenciales es heterogénea lo largo de la avenida, dando lugar a que cuente con una dinámica urbanadiversa y ciertos subsectores más consolidados que otros, por ende, se realiza un análisis específico de las particularidades de cada uno de ellos. (Ver Imagen 6.4)

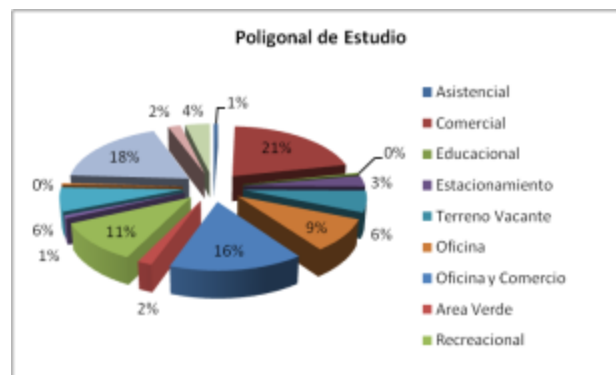


Imagen 6.4 Distribución de usos del suelo Poligonal.
Fuente: Elaboración Propia

6.1.3.1 SUBSECTOR 1 (S1). PLAZA VENEZUELA

Existen importantes edificaciones de oficinas organizadas alrededor de los principales espacios públicos y corredores vehiculares y peatonales, que congregan una dinámica urbana de ámbito metropolitano. (Ver Imagen 6.5)

Por otro lado, se observa presencia de actividad residencial con comercio alrededor de la plaza Cipriano Castro, representando este el remate de la Avenida Francisco SolanoLópez, además de actividad hotelera.

Es importante destacar la presencia de parcelas con infraestructura provisional que son utilizadas por instituciones gubernamentales como el SEBIN y SENIAT, que cuentan con un alto potencial de desarrollo y planificación dado su ubicación estratégica.

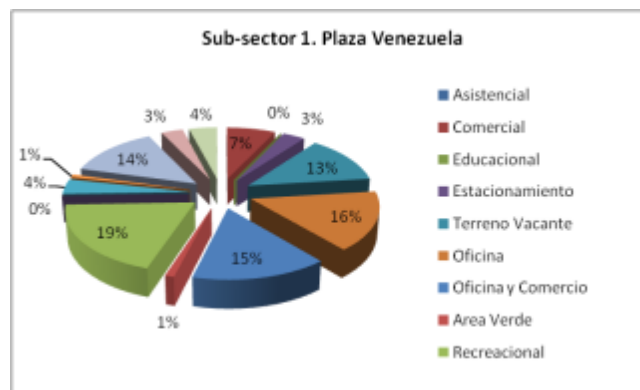


Imagen 6. 5 Distribución de usos del suelo S1.
Fuente: Elaboración Propia

6.1.3.2 SUBSECTOR 2 (S2). AV. FSL ENTRE LAS CALLES LAS ACACIAS Y SAN GERÓNIMO

Predominio de actividades de uso mixto, donde prevalecen actividades de oficinas y comerciales, que confieren una dinámica donde no hay apropiación del espacio, reflejado en una baja distribución de flujo peatonal y donde no existen espacios para el esparcimiento y/o el descanso. (Ver imagen 6.6)

Es importante destacar la presencia dos(2) parcelasdestinadas únicamente a actividad residencial, donde fue objeto la construcción de Misión Vivienda,la cual aparta de dinámica urbana de uso mixto de la avenida.

Representa un subsector en deterioro y de mayor abandono dentro de la poligonal.

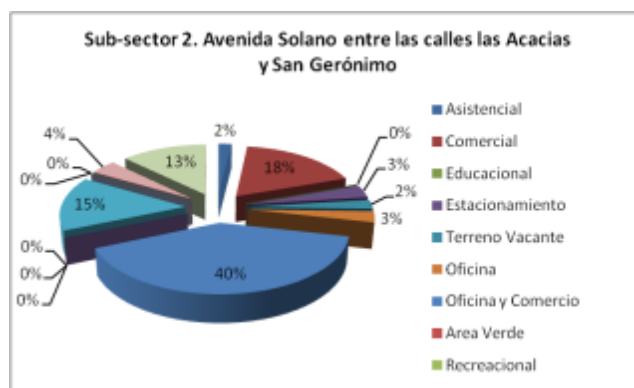


Imagen 6. 6 Distribución de usos del suelo S2.
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.3.3 SUBSECTOR 3 (S3). PLAZA LA IGLESIA

La dinámica urbana del sector se organiza a partir de la presencia de la iglesia Inmaculada Concepción del Recreo, representando uno de los subsectores de mayor auge en la actualidad.

Se tiene la existencia de importantes complejos residenciales y de oficinas como los son el Complejo Residencial Solano, el Centro Solano Plaza y el Centro Empresarial de Sabana Grande de los cuales se deriva una dinámica peatonal intensa. (Ver Imagen 6.7)

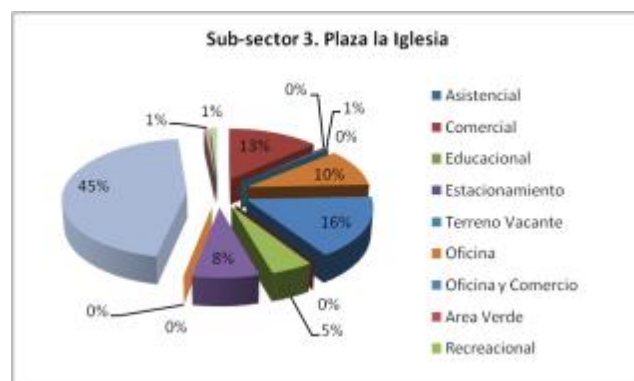


Imagen 6. 7 Distribución de usos del suelo S3.
Fuente: Elaboración Propia

6.1.3.4 SUBSECTOR 4 (S4). AV. FSL ENTRE LAS CALLES LOS APAMATES Y LA 3ER AV. DE LAS DELICIAS

Las actividades mixtas de residencia y comercio predominan dentro de este subsector, destacando la presencia de los ya mencionados locales gastronómicos y pasajes peatonales. Además, se cuenta con la presencia de equipamientos asistenciales, recreacionales y educativos de escala local. (Ver imagen 6.8)

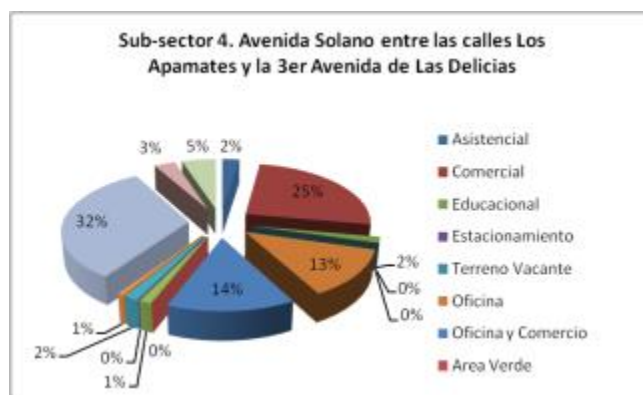


Imagen 6. 8 Distribución de usos del suelo S4.
Fuente: Elaboración Propia

6.1.3.5 SUBSECTOR 5 (S5). PLAZA BRIÓN DE CHACAÍTO

Las actividades comerciales son el sello de este subsector extremo de la Avenida Solano, los cuales son organizados principalmente a partir de la Plaza Brión de Chacaíto, donde encontramos dentro su borde urbano al C.C. Chacaíto, C.C. Expreso y C.C. Único. (Ver Gráfico 5.6)

Se evidencia además, edificaciones de carácter residencial.

Cabe destacar que las parcelas ubicadas dentro de este subsector se definen por normativa para actividades residenciales y comerciales de carácter comunal, por lo cual se observa inconformidad de usos en cuanto a la intensidad de este tipo de comercio, dado que en la actualidad ejerce como metropolitano. (Ver Imagen 6.9)

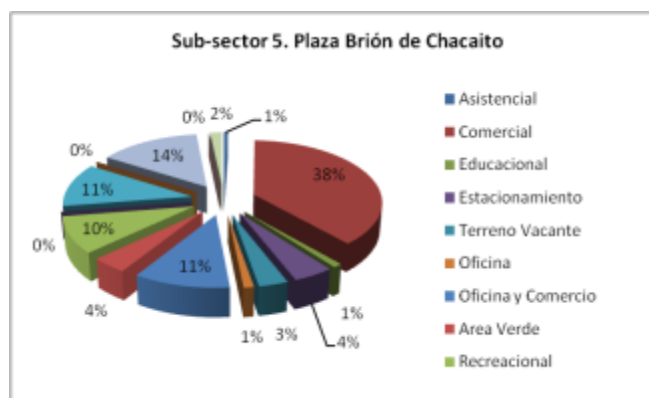


Imagen 6. 9 Distribución de usos del suelo S5.
Fuente: Elaboración Propia

6.1.4 HITOS Y NODOS.

Se tiene la presencia de una importante cantidad de hitos dentro de la poligonal, muchos de ellos con valor patrimonial, dado a que han podido permanecer en la memoria de los caraqueños dando lugar a que la tradición haya podido sobresalir sobre el resto. (Ver imagen 6.10)

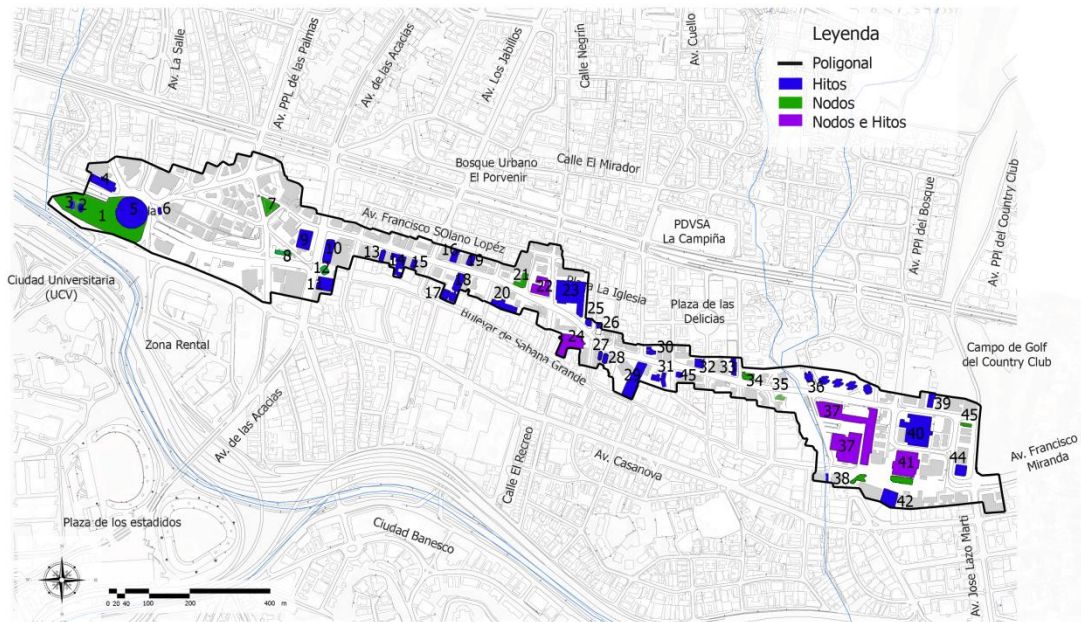


Imagen 6. 10 Plano de Hitos, Nodos y Nodos e Hitos.
Fuente: Elaboración Propia.

HITOS	
2	Busto Andrés Bello
3	Fisicromía
4	Edificio Polar I
5	Fuente de Plaza Venezuela
6	Estación de Servicios Los Caobos
9	Torre La Previsora
10	Edificio Los Andes
11	Comercio Pima
13	Restaurant Da Guido
14	Pasaje Galerías Bolívar
15	Restaurant Sorreno
16	Moulin Rouge
17	Edificio Araure
18	Hotel Lincoln Suites
19	Restaurant Il Castellino
20	Centro Solano Plaza
23	Complejo Residencial Solano
25	Restaurant El Lagar
26	Restaurant Salmantino
27	Restaurant Rias Gallegas
28	Restaurant Mi Tasca
29	Pasaje Concordia
30	Restaurant Urrutia
31	Edificio Yocoima
32	Restaurant La Huerta
33	Hotel Savoy
36	Residencias Sans Soucci
39	Centro Contable Venezolano
40	Torre Credicard
42	C.C. Unico
44	Torre Country Club

NODOS	
1	Inmediaciones de Plaza Venezuela
7	Plaza Cipriano Castro
8	Estación de Metro de Plaza Venezuela
12	Estación de Metro de Plaza Venezuela
21	Plaza la Iglesia
34	U. E. Colegio Mariscal Sucre
35	Plaza Solano
38	Estación de Metro Chacaito
45	Centro Salud Chacao. El Bosque

HITOS Y NODOS	
22	Iglesia Inmaculada Concepción del Recreo
24	Centro Empresarial Sabana Grande
37	C.C. Chacaito
41	C.C. Expreso

Gran parte de estos hitos vienen representados emblemáticos locales gastronómicos (20%) con una clara influencia europea y/o edificaciones (15%) sobresalientes en cuanto a sus características arquitectónicas e históricas que han funcionado como sede de importantes empresa o nodos de actividades comerciales y religiosas. El Edificio Polar, la Torre la Previsora, EL Edificio los Andes, La Iglesia Inmaculada Concepción del Recreo, el C.C. Chacaito y C.C. Unico y el conjunto residencial Sans Soucci que han podido permanecer como hitos desde hace décadas.

Por otro lado, se evidencia la presencia de otros hitos que destacan por ser edificaciones imponentes, que por sus características volumétrica sobresalen sobre el resto, como El Centro Empresarial Sabana Grande, El complejo Residencial Solano y la Torre Credicard.

Los pasajes comerciales/peatonales son elementos constructivos característicos del lugar, muchos de los cuales han persistido como elementos referenciales, no obstante, el concepto de Pasaje se ha desvanecido, debido a la falta de permeabilidad dado el acceso restringido a muchos de ellos como sucede con el Hotel Lincoln Suites y el Centro Empresarial de Sabana Grande.

Los nodos se encuentran ligados a aquellos lugares que funcionan como zonas de descanso al tránsito peatonal como la Plaza Venezuela, Plaza la Iglesia, Plaza Solano y plaza Brión de Chacaíto y aquellos lugares donde confluyen actividades de transporte colectivo como la salidas de estaciones del metro o paradas de metrobus y autobús dado el papel que como nodo de movilidad desempeña el lugar.

Las esculturas y obras de artes son un hito en la Plaza la Iglesia, Plaza Solano, Bulevar de Sabana Grande y Plaza Brión de Chacaíto por sus aportes culturales y paisajísticos. Son elementos de referencia para los ciudadanos, no obstante es necesario adoptar medidas de conservación y mantenimiento a fin de subsanar el estado de deterioro en el que se encuentran.



Imagen 6.11



Imagen 6.12



Imagen 6.13

Imagen 6.11 Plaza El Recreo.

Imagen 6.12 Pasaje Concordia

Imagen 6.13 Local Gastronómico Mounlin Rouge

6.1.5 TIPOLOGIA EDILICIA

A lo largo de la Avenida Francisco Solano se tiene el predominio de edificaciones de usos mixtos, que fueron concebidas para albergar actividades residenciales o de oficinas con comercio. Prácticamente todas estas estructuras se encuentran aisladas y su arquitectura es bastante diferenciada, dando lugar a elementos volumétricos que se imponen sobre el resto. (Ver imagen 6.14)

Es importante mencionar la existencia de edificaciones concebidas originalmente como casa convencional y han sido empleadas para otro uso, dada su ubicación céntrica, por ende resulta contradictoria la construcción de edificaciones únicamente de carácter residencial por parte de la Gran Misión Vivienda, la cual además, cuenta con un retiro de fachada mayor y característica arquitectónica diferente al borde urbano existente.

Dentro del subsector de plaza Venezuela destaca la presencia de edificaciones para uso de oficinas a lo largo de los principales corredores y espacios públicos, dentro de la cual algunas de ellas conjugan con comercio y representan hitos arquitectónicos y de importancia patrimonial. Al norte de la Gran Avenida se observa el predominio de edificaciones residenciales con comercio, donde se tiene la presencia de construcciones para vivienda unifamiliares, que en la actualidad ostentan otro uso como comercio.

En contra posición en las inmediaciones de la Plaza Brión de Chacaíto se ubican importantes edificaciones destinadas al comercio como el C.C. Chacaíto, C.C. Expreso y C.C. Único que cuentan con la particularidad de ser permeables y permitir la movilidad peatonal a través de sus espacios.

Por último se tiene existencia de Pasajes Peatonales a lo largo de la avenida, los cuales, permiten comunicar con el Bulevar de Sabana Grande de manera directa aumentando la conectividad entre estos espacios.

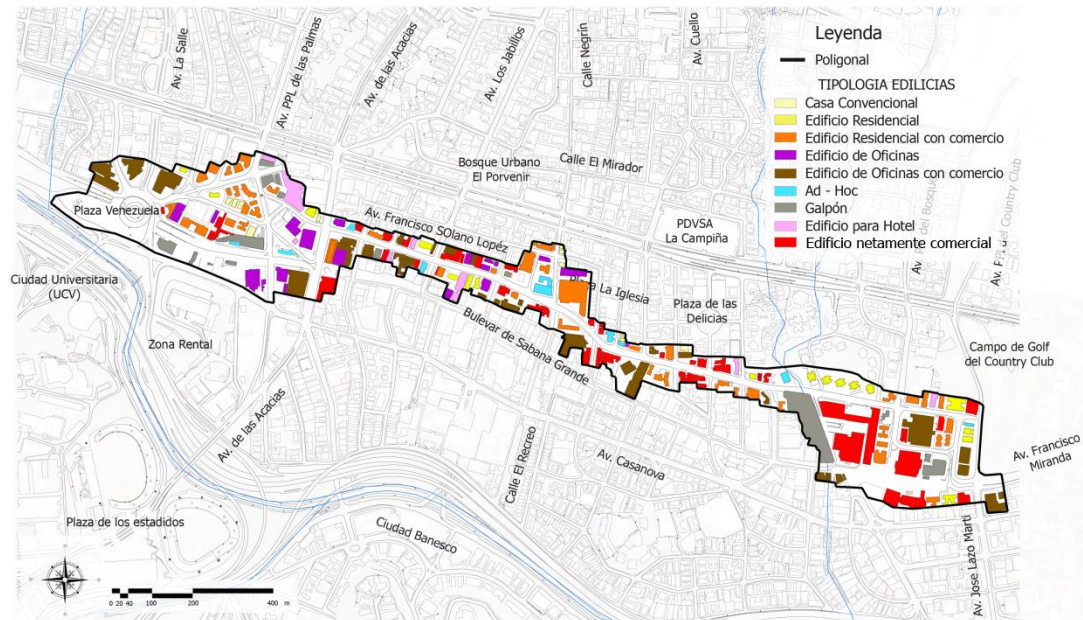


Imagen 6. 14 Plano de tipología edilicia
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.6 ALTURA DE LAS EDIFICACIONES

La altura de las construcciones que conforman el Borde urbano de la Avenida Francisco Solano es diversa, teniendo a disposición edificaciones de 2-3 pisos hasta aquellas con más de 16, lo cual da lugar a un perfil de fachadas irregular y diferentes respuestas al espacio público. (Ver imagen 6.15)

Las edificaciones de mayor envergadura comprenden torres de oficinas (alguna con comercio) o conjunto residenciales multifamiliares que se organizan a partir de los principales espacios públicos y corredores vehiculares, las cuales se hallan principalmente en los subsectores de Plaza Venezuela y Chacaíto.

En contra posición se encuentran construcciones de menor escala y que albergan actividades de ámbito local, ubicándose en calles transversales y paralelas al norte de la Avenida Francisco Solano.

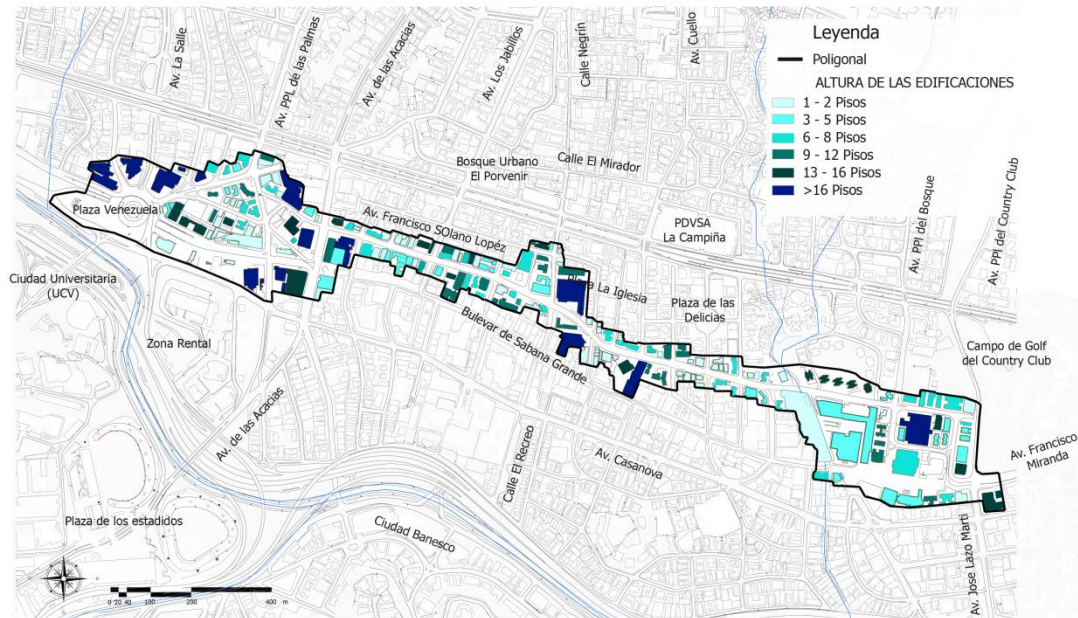


Imagen 6. 15 Plano de altura de las edificaciones
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.7 ESTADO DE CONSERVACIÓN

Para el presente análisis se partió de la definición de tres categorías para definir el estado de conservación de las edificaciones. Por ende se cataloga como “bueno” aquellas construcciones sin daños evidentes en sus fachadas y estructura, mientras las regulares serán aquellas con un deterioro progresivo en sus espacios y finalmente en mal estado las que se encuentran fuertemente deteriorada en nivel estético y/o estructural.

De manera general, dentro de la poligonal las edificaciones se encuentran en buen estado, sin embargo se tienen parcelas con construcciones que requieren adecuación inmediata y que se encuentran asociadas a estructuras improvisadas, construcciones informales y/o edificaciones destinadas como soporte de otras actividades.(Ver imagen 6.16)

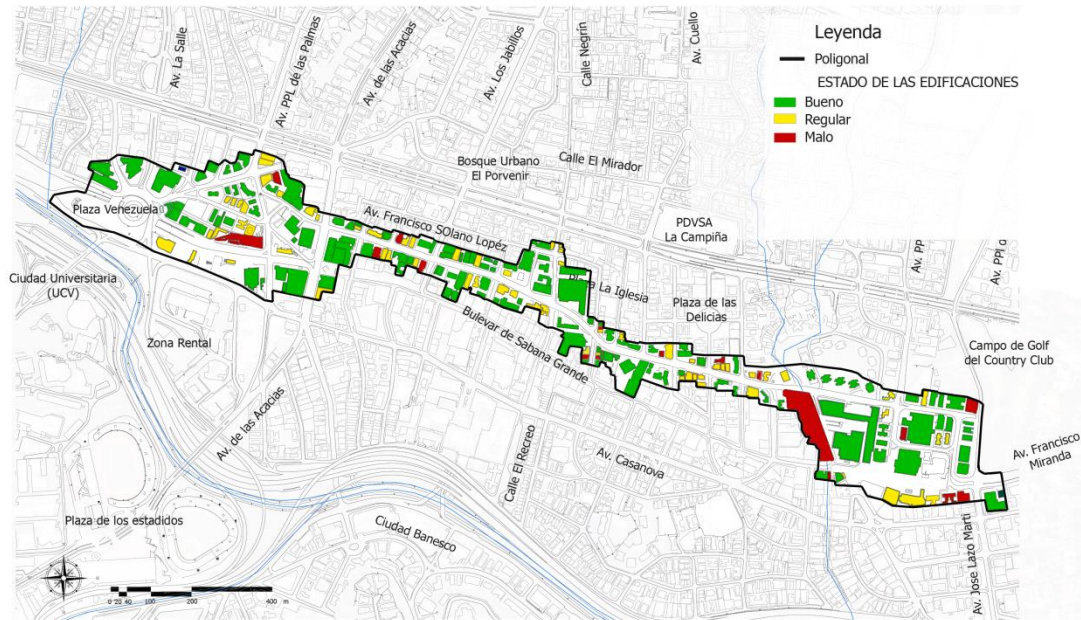


Imagen 6. 16 Plano de estado de las edificaciones
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.8 EDIFICACIONES Y ESPACIOS PATRIMONIALES

Las ciudades son organismos dinámicos que constantemente adecuan su estructura físicas a las necesidades espaciales de las actividades que alojan. Dentro del área de estudio se ubican espacios y edificaciones que han logrado perdurar a través del tiempo y que representan elementos que deben ser conservados a fin de resguardar aquellas construcciones que representan hitos en la memoria de los habitantes.

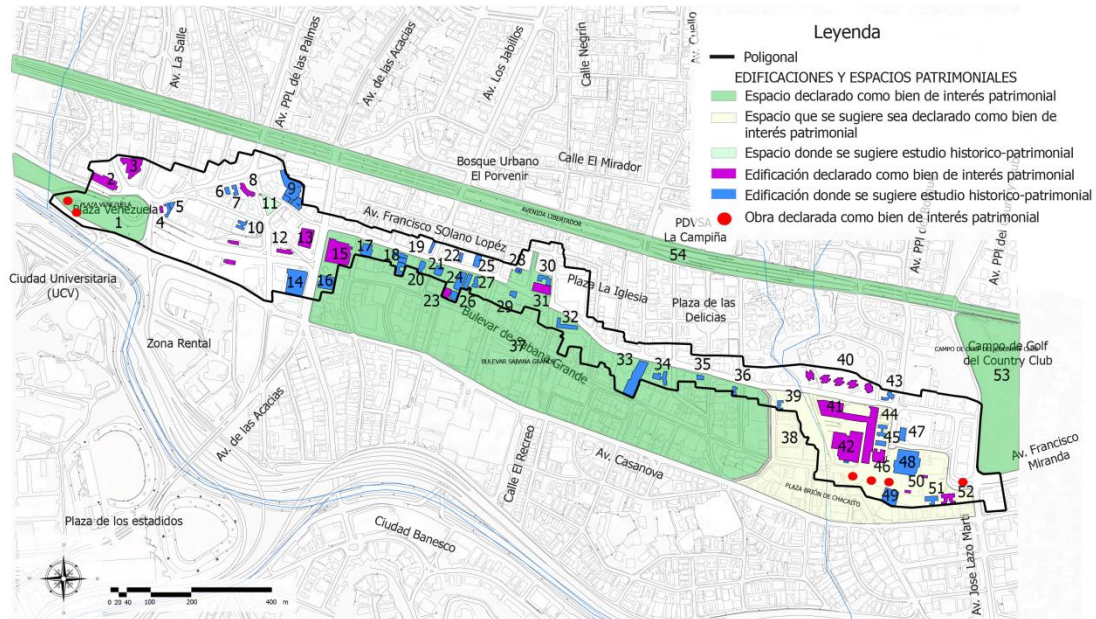


Imagen 6. 17 Plano de edificaciones y espacios patrimoniales

Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente lista se colocan aquellos espacios y/o edificaciones que han sido declarados como bien de interés histórico patrimonial así como también se enumeran otras construcciones que se recomienda un estudio histórico a fin de determinar su valor patrimonial.

EDIFICACIÓN DECLARADA COMO BIEN DE INTERES CULTURAL PARA LA NACIÓN		EDIFICACIÓN DONDE SE SUGIERE ESTUDIO HISTORICO-PATRIMONIAL		ESPACIOS QUE SE SUGIERE SER DECLARADOS COMO BIEN DE INTERES CULTURAL	
2	Edificio Polar I	5	Edificio Las Fuentes	38	Plaza Brón de Chacaito
3	Torre Rhelos	9	Hotel Residence		
4	Estación de Servicios. Los Capobos	10	Edificio Meme		
8	Edificio Camarón	14	Torre Lincoln		
12	Estación de Metro Plaza Venezuela	16	Comercio Europa		
13	Torre La Previsora	17	Torre Bayanes		
15	Edificio Los Andes	18	Pasaje Galerias Bolivar		
23	Edificio Araure	19	Torre Surabaya		
31	Iglesia Inmaculada Concepción del Recreo	21	Edificio Marichal		
40	Residencias Sans Soucci	22	Maurice Rouge		
41	C.C. Chacaito	24	Hotel Lincoln Suites		
46	Edificio Royal Pajace	25	Restaurant El Castellano		
52	Edificio Toki Eder	26	Edificio Montblack		
		27	Edificio Los Llanos		
		32	Edificio Durango		
		33	Pasaje Concordia		
		34	Edificio Yacajma		
		39	Torre Banco Industrial de Venezuela		
		43	Edificio El Bosque		
		44	Edificio Pichincha		
		45	Edificio Eiffel		
		47	Mini Centro Doral		
		48	C.C. Expreso		
		49	C.C. Uajica		
ESPACIOS DECLARADOS COMO BIEN DE INTERES CULTURAL		ESPACIOS DONDE SE SUGIERE ESTUDIO HISTORICO-PATRIMONIAL			
1	Plaza Venezuela	11	Plaza Cipriano Castro		
37	Bulevar de Sabana Grande	39	Plaza Solano		
53	Campos de Golf del Country Club				
54	Avenida Libertador				

Tabla 6. Lista de edificaciones y espacios patrimoniales
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.9 DUREZA

Esta variable constituye uno de los aspectos más importante del diagnóstico, ya que representa una síntesis de las características físicas y funcionales de las edificaciones y permite identificar aquellas propensas a cambios, producto de la dinámica urbana, permitiendo establecer directrices para su adecuación o identificar cuáles parcelas o edificaciones son susceptibles a intervenciones, ante una propuesta de ordenación urbana.

Se establecen tres categorías para definir la dureza de las edificaciones: blando, medio y duro, a partir de la combinación de sus características en cuanto: Usos del suelo, tipología edilicia, valor patrimonial, altura y estado de conservación (Ver tabla 6.2)

CARACTERÍSTICA DE LAS EDIFICACIONES	NIVEL DE DUREZA		
	BLANDO	MEDIO	DURO
Usos del Suelo	No conforme	Conforme sin actividad	Conforme
Valor patrimonial	Sin declaratoria	Sin declaratoria patrimonial pero con	Con declaratoria

	patrimonial	potencial patrimonial	patrimonial
Altura	Menor o igual a 2 pisos	Entre 3 y 8 pisos	Más de 8 pisos
Estado de conservación	Malo	Regular	Bueno
Tipología Edilicia	Casa o Construcción no estructural	Edificio	Edificio

Tabla 6. 2 Matriz para la dureza de las edificaciones
Fuente: Elaboración Propia.

Dentro del área de estudio predominan las edificaciones duras, no obstante, se encuentran numerosas edificaciones blandas en los subsectores extremos de la Avenida Francisco Solano López producto de la existencia de parcelas que alojan construcciones informales y/o estructuras provisionales que cuentan con la particularidad de ubicarse en lugares estratégicos.

Por otro lado, existen edificaciones con un nivel de dureza medio, debido principalmente a que dado sus características físicas no se adecuan a la dinámica céntrica del área de estudio o se encuentran en alto grado de deterioro, por lo cual deben ser objeto de consideración ante posibles cambios.

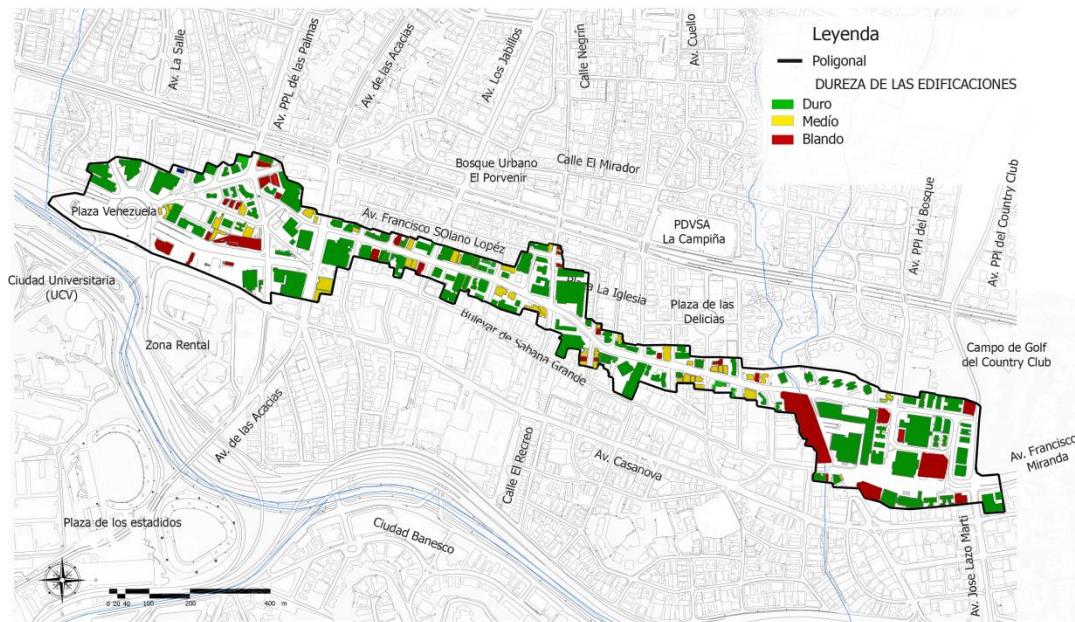


Imagen 6. 18 Plano de Dureza de las Edificaciones
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.10 ESPACIOS PÚBLICOS.

Dentro de la Avenida Francisco Solano encontramos espacios públicos de diversas índoles, que de acuerdo a su ámbito de actuación y las actividades que congregan, dan lugar a una dinámica muy variada a lo largo de toda esta vía colectora.

En primer lugar, se tiene la presencia de emblemáticos espacios metropolitanos que se ubican en los extremos y sirven como remate de la avenida; como lo son la Plaza Venezuela y Plaza Brión de Chacaíto además de contar con el eje peatonal del Bulevar de Sabana Grande paralelamente a la Solano. Estos tres lugares cuentan con características diferenciadas; por un lado se tiene al Este La Plaza Venezuela, que cuenta en la actualidad con una dinámica peatonal muy activa gracias en parte a las diferentes actividades artísticas culturales que allí se realizan y el excelente estado de su mobiliario e infraestructura. La Plaza Brión de Chacaíto se ubica al oeste de la Avenida y en la actualidad se encuentra un notable estado de deterioro

Por otro lado se tienen espacios puntuales de ámbito local a lo largo de la Avenida Solano los cuales destacan por ser lugares compactos, con un área de ocupación reducida y se encuentran ligados a la dinámica de su entorno inmediato. Entre ellos se destacan La Plaza Cipriano Castro, La Plaza La Iglesia y La Plaza Solano.

Cabe destacar la presencia de espacios residuales de menor jerarquía ubicados en los retiros de ciertas edificaciones y que pueden ser de gran utilidad como soporte de actividades gastronómicas, nodos de descanso y/o equipamientos.

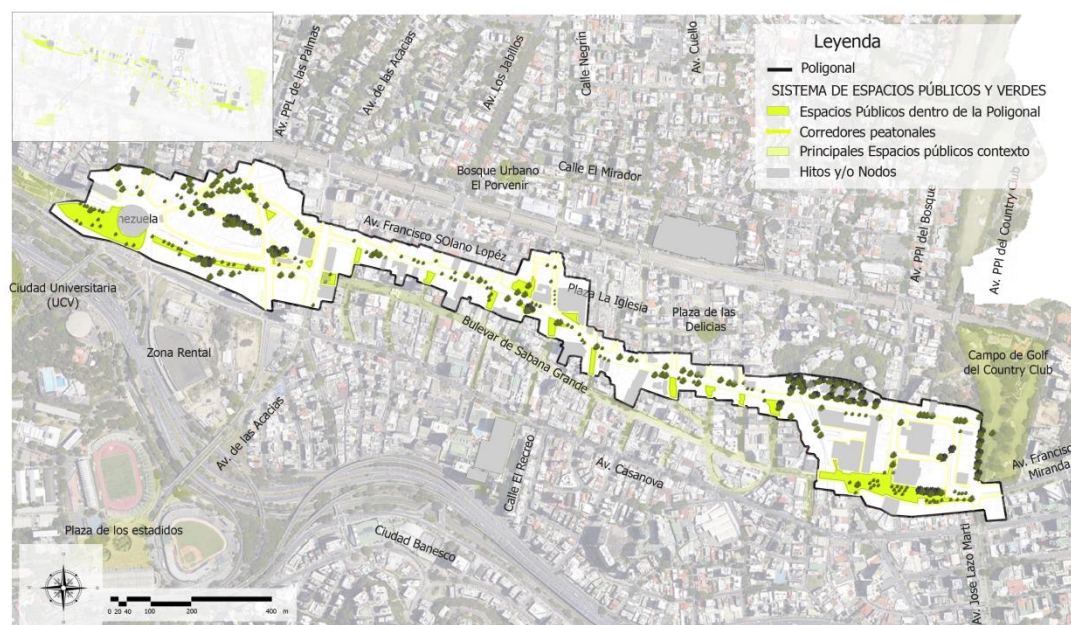


Imagen 6. 19 Plano del Sistema de Espacios Públicos y Verdes
Fuente: Elaboración Propia.

6.1.11 EQUIPAMIENTOS.

Primeramente resulta necesario determinar la demanda de equipamientos de acuerdo a la cantidad de habitantes dentro de la poligonal (calculada anteriormente) según la *Normas para Equipamiento Urbano. Resolución 151*, cabe destacar que la población referencial no representa únicamente a los beneficiarios, dado que debe tomarse en consideración a los habitantes de o sectores aledaños y la influencia de una ubicación céntrica y accesible con la que cuenta el lugar. (Ver tabla 6.3)

Tablas para el cálculo de los equipamientos urbanos					
A. Ambito Urbano Primario					
Equipamiento	Uso Específico	Población Referencial	Indice M2/Hab	Población	Requerimiento en M2
Recreación	Parque Vecinal	4 000.00	1.70	10394	17 669.80
	Campo de Juego 1-5 años	500.00	0.80	10394	8 315.20
	Campo de Juego 6-10 años	1 000.00	0.65	10394	6 756.10
	Campo de Juego 11-15 años	2 000.00	0.40	10394	4 157.60
	Deporte de entrenamiento	3 500.00	2.60	10394	27 024.40
	Sub-Total		8.15	10394	84 711.10
Asistencial	Casa Cuna	2 000.00	0.10	10394	1 039.40
	Guardería	2 000.00	0.15	10394	1 559.10
Socio Cultural	Asociación de Vecinos	10 000.00	0.20	10394	2 078.80
	Centro Parroquial	10 000.00	0.25	10394	2 598.50
	Sub-Total		0.45	10394	4 677.30
TOTAL			11.50	10394	119 531.00
B. Ambito Urbano Intermedio					
Recreación	Parque comunal	20 000.00	1.00	10394	10 394.00
	Deporte de competencias	25 000.00	0.50	10394	5 197.00
	Sub-Total		1.50	10394	15 591.00
Educación	Media	20 000.00	0.20	10394	2 078.80
	Especial	150 000.00	0.02	10394	207.88
	Otra educación	100 000.00	0.10	10394	1 039.40
	Sub-Total		0.32	10394	3 326.08
Asistencial	Ancianato	50 000.00	0.08	10394	831.52
	Orfelinato	200 000.00	0.03	10394	311.82
	Comedor popular	50 000.00	0.02	10394	207.88
	Mercado popular	50 000.00	0.10	10394	1 039.40
	Ambulatorio	25 000.00	0.20	10394	2 078.80
	Hospital local	50 000.00	0.34	10394	3 533.96
	Sub-Total		0.77	10394	8 003.38
Socio Cultural	Sala de exposición	100 000.00	0.02	10394	207.88
	Teatro	150 000.00	0.02	10394	207.88
	Biblioteca comunal	50 000.00	0.02	10394	207.88
	Asociación juvenil	50 000.00	0.03	10394	311.82
	Plaza	50 000.00	0.15	10394	1 559.10
	Promoción socio-cultural	150 000.00	0.10	10394	1 039.40
	Sub-Total		0.34	10394	3 533.96
Administración Pública	Adm. de servicios	150 000.00	0.05	10394	519.70
	Adm. de vigilancia y seguridad	150 000.00	0.06	10394	623.64
	Oficinas sectorizadas	150 000.00	0.04	10394	415.76
	Logística administrativa	150 000.00	0.12	10394	1 247.28
	Sub-Total		0.27	10394	2 806.38
Sedes de infraestructura	Depósito de agua	150 000.00	0.03	10394	311.82
	Sub-estación eléctrica	100 000.00	0.07	10394	727.58
	Estación de radio	100 000.00	0.10	10394	1 039.40
	Central telefónica	250 000.00	0.01	10394	103.94
	Depósito de materiales	250 000.00	0.04	10394	415.76
	Garajes	250 000.00	0.05	10394	519.70
	Sub-Total		0.3	10394	3 118.20
TOTAL			3.50	10394	36 379.00

Tabla 6. 3 Cálculo de equipamientos urbanos
Fuente: Elaboración Propia.

- Por si ubicación y accesibilidad, la instauración de equipamientos de ámbito urbano general representa una opción factible.

6.2 PAVIMENTO Y MOBILIARIO URBANO.

Primeramente debe mencionarse que la implantación de adoquines sinusoidales para la superficie del Bulevar de Sabana Grande y Plaza Brión de Chacaíto forma parte de la identidad del sector, debido a que los mismos han existido desde el año 1983, con el proyecto de transformación de la Av. Abraham Lincoln en bulevar peatonal. No obstante, se tiene discrepancia en cuanto al estado y forma de la misma, ya que en el área comprendida dentro del municipio Libertador se encuentran en buen estado, producto de la reciente renovación física del bulevar, mientras en las inmediaciones de la Plaza Brión de Chacaíto se hayan deteriorado y el patrón de colocación de las mismas varía.

Además, resulta necesario considerar los cambios de diseño en la textura las áreas peatonales fin de garantizar un cambio armónico entre las mismas, ya que también la Avenida Francisco Miranda adopta otro patrón de suelo.

En cuanto al mobiliario urbano es necesario señalar el esfuerzo realizado dentro de la renovación del bulevar de Sabana Grande para crear espacios más agradables, donde se ha adoptado un estándar y se integran elementos Lúdicos, Banquetas y Obras de artes al espacio donde se ha conseguido una dinámica interesante. Sin embargo la barrera política a limitado esta reestructuración de las áreas pertenecientes al municipio Chacao las cuales cuentan con características diferentes, encontrándose en mal estado y/o obstruyendo recorridos peatonales y visuales.

En cuanto al mobiliario y pavimento de la Avenida Francisco Solano López, sucede algo similar al bulevar de Sabana Grande, pero de manera indiscriminada en cuanto al carácter jurídico del espacio. Por un lado se tiene la incorporación del modelo instaurado para el bulevar en aquellos nodos espaciales recuperados por parte de la Institución de PDVSA La Estancia como la Plaza la Iglesia y Plaza Solano, lo cual han estimulado la utilización de estos lugares, creando un dinámica peatonal interesante, no obstante, el resto de la avenida carece de ello, teniendo a disposición únicamente arborización y ausentes de elementos para el descanso.



Imagen 6.21

Imagen 6.22

Imagen 6.23

Imagen 6.21 Pavimento adoquinado, BSG.
 Imagen 6.22 Pavimento Av. Francisco Solano López
 Imagen 6.23 Mobiliario urbano, juegos lúdicos BSG

6.3 MANEJO DE LOS DESECHOS SÓLIDOS.

Para el correcto funcionamiento del sistema de recolección es necesario conocer las diversas etapas de este proceso, las cuales de acuerdo al estudio de “*Caracterización y Propuestas de acción para el manejo de residuos sólidos en el ámbito del Bulevar de Sabana Grande*” (La Estancia, 2009) son: 1) generación de residuos, 2) almacenamiento interno y presentación, 3) recolección y transporte, 4) barrido, 5) transferencia y 6) disposición final (relleno sanitario La Bonanza).

Para el presente trabajo, el estudio se centra en caracterizar los principales nodos de generación y acumulación de desechos, a partir de realización de salidas de campo, entrevista a residentes, comerciantes, visitantes, y personal del aseo urbano y el análisis de las actividades que diariamente se realizan en el sector. Además, se establecen las rutas de recolección del aseo y las empresas prestadoras del servicio.

En primer lugar es necesario mencionar la existencia de actividades y edificaciones que dadas sus características generan una importante volumen de desechos diarios, los mismo se encuentran ligados principalmente a ciertos locales gastronómicos, grandes complejos residenciales y de oficina y actividades de comercio informal.

La Avenida Francisco Solano López carece de elementos físicos para la disposición de los desechos (Papeleras) y, aunado a la falta de conciencia del caraqueño, origina la presencia de basura en los espacios públicos y aceras. A su vez, dentro de la poligonal de estudio existen importantes puntos de acumulación de desechos, los cuales son colocados directamente sobre el suelo, generando no solo problemas ambientales y de salubridad, sino que además, obstruye los recorridos peatonales y la utilización de ciertos espacios, ya que son percibido negativamente por las personas que hacen vida en el sector, quienes se quejan arduamente de la situación.

El área en estudio es servida por dos empresas de aseo urbano de acuerdo a la jurisdicción espacial, siendo Supra Caracas la encargada para el Municipio Libertador y Sateca por parte del Municipio Chacao. En la plaza Brión de Chacaíto existe una cooperación entre el aseo urbano del Municipio Chacao y la Alcaldía Metropolitana de Caracas, a través, del Plan Ecocaracas. Sin embargo, se evidencia que no hay coordinación entre Sateca y Supra lo que propicia la presencia de basura en el espacio fronterizo de los dos municipios.

El manejo de los desechos sólidos es uno de los principales inconvenientes del sector, por lo cual como ya se mencionó, no sólo afecta al ambiente y la salubridad de las personas sino que además perjudica la dinámica peatonal del mismo por lo que debe ser abordado de manera integral. Las posibles acciones a tomar deben estar expuestas no solo al final (enfoque correctivo), cuando los desechos ya están en el espacio público, mediante la recolección y limpieza, sino que también, las labores se deben orientar al inicio del proceso (enfoque preventivo): creando educación ambiental a fin de generar una cultura ciudadana en el tema del reciclaje, por ello se sugiere un plan o subproyecto que aborde a profundidad este tema dentro del área en estudio.

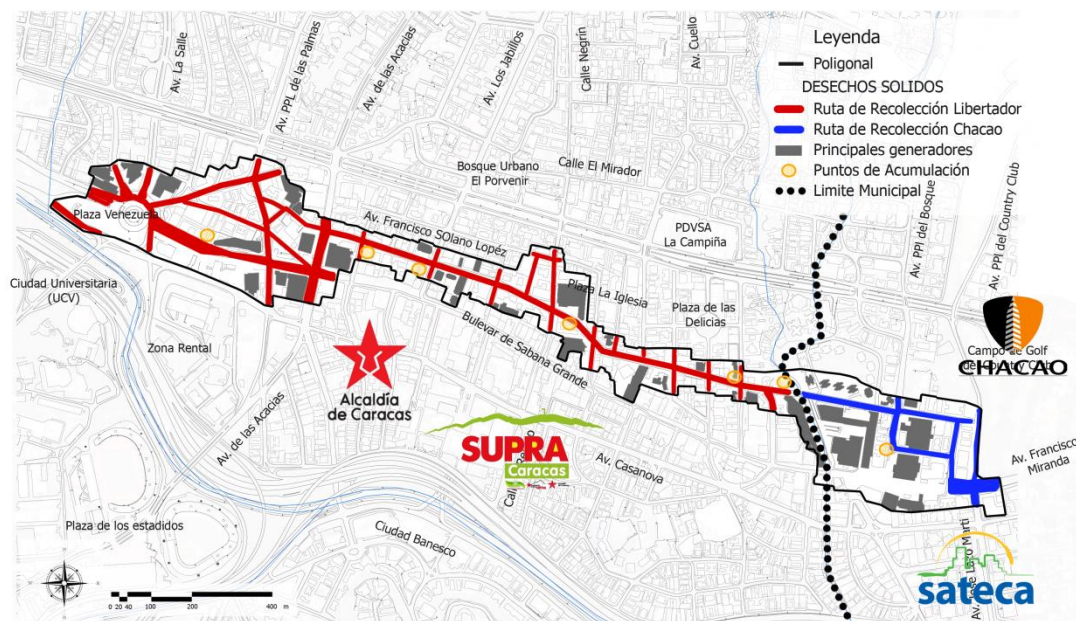


Imagen 6.24 Manejo de desechos sólidos
Fuente: Elaboración Propia.

6.4 PLAN PILOTO DE ORDENAMIENTO URBANO DE LA AVENIDA FRANCISCO SOLANO LÓPEZ.

La Avenida Francisco Solano López fue objeto de la implantación de un proyecto piloto para la ordenación urbana del mismo a partir de la adecuación física del tramo que va desde la Avenida San Gerónimo hasta la Calle Negrín y que representa el preámbulo por parte de la Institución de PDVSA La Estancia para la realización del presente estudio y su posible aplicación en el resto de la Avenida.

A manera de síntesis, el proyecto en sí se centra en cuatro grandes elementos: la reducción del número de canales vehiculares, la construcción de un paso peatonal a un solo nivel, el replanteo y construcción de bahías de estacionamientos para motos y vehículos; zonas de carga y descarga y paradas de transporte público y la instalación de nuevo mobiliario urbano los cuales serán analizados a continuación a fin de conocer los aspectos positivos y aquellos a mejorar o incorporar.

En primer lugar, se plantea la reestructuración de la movilidad de la avenida a partir de la reducción del número de canales vehiculares de cinco a tres; con el fin de poder adosar a las aceras los dos canales restantes para beneficio de los peatones y el ordenamiento de los espacios para la detención de vehículos. Este primer aspecto resulta lógico ante la necesidad de privilegiar y generar espacios más seguros para el peatón, quien percibe los beneficios obtenidos y se encuentran a favor de esta medida (según entrevistas realizadas en el sector). En cuanto a la afectación del flujo vehicular, no es un inconveniente, dado que tres canales de circulación cubren toda la demanda existente con creces.

El paso a nivel de acera representa una clara muestra de la importancia del peatón en la ciudad, siendo este privilegiado ante el vehículo. Este aspecto resulta altamente positivo para la seguridad y comodidad del ciudadano a pie, permitiendo aquellas personas que presentan alguna limitación física solventar el cruce entre calle, además de la reducción de la velocidad que experimentan los vehículos en este punto. A pesar de lo beneficioso de este elemento el mismo debe ser implementado en aquellos puntos estratégicos de la avenida, dado que por sus características puede obstaculizar la continuidad del flujo automotor (aspecto resaltado por ciertas personas).

La reestructuración de aquellos espacios para el estacionamiento de vehículos y zonas de carga y descarga de mercancía es un aspecto fundamental en la Avenida Francisco Solano López, dado su relevancia para el buen funcionamiento de las actividades que congrega y los inconvenientes asociados, que afectan el flujo continuo de vehículos. Según lo observado en la salida de campo el concepto del mismo resulta lógico ya que se diferencia claramente los espacios para el aparcamiento de Vehículos, motos, Zona de Carga y Descarga y aquellas paradas de Transporte público (autobuses, Metro bus, Taxis Etc.). No obstante, los usuarios critican el poco espacio destinado para la detención de vehículos, donde únicamente se contemplan tres puestos de estacionamiento y los mismos son reservados por los propietarios de los establecimientos de comida y como paradas de taxis, quienes a su vez resaltan esta situación, dado que expresan que el lugar destinado para las motos es mucho mayor que la demanda necesaria. Además se evidencia la instalación de ciertos dispositivos que no resultan funcionales dado que no son utilizados o poseen inconvenientes en su funcionamiento como es el caso de los Bolados para las motos.

La instalación de un nuevo mobiliario urbano, ha permitido incorporar una dinámica al espacio, creando espacios más agradables. El hecho de adoptar un estándar e integrar elementos lúdicos, banquetas y obras de artes similares en el sector ha sido un sello de identidad para el lugar destacando específicamente para la Plaza la Iglesia la obra de arte “*Náutica*”, del maestro Omar Carreño, la cual se realiza a través de una reinterpretación artística a dos piezas: un mural y el paso peatonal que conecta ambas aceras. No obstante, los mismos deben ser objeto de mantenimiento oportuno si se desea que perduren en el tiempo, dado que ya se observa cierto desgaste y pueden llegar a convertirse hasta un elemento peligroso, especialmente para los niños y niñas.



Imagen 6.25



Imagen 6.26



Imagen 6.27

Imagen 6.25 Remodelaciones Plaza La Iglesia Fuente: PDVSA La Estancia

Imagen 6.26 Paso a nivel, obra de arte “*Náutica*”, Fuente: PDVSA La Estancia

Imagen 6.27 Acondicionamiento de la acera, colocación de adoquines Fuente: PDVSA La Estancia

La implementación de este plan piloto para la Avenida Solano es bien observado por las personas que hacen vida en el sector, no obstante las principales quejas van directamente relacionadas a temas de seguridad y mantenimiento, dado que algunas personas mencionan descuido en estos aspectos y basura esparcidas por ciertos ciudadano de manera indiscriminada en el suelo.

Este proyecto contiene aspectos altamente positivos que pueden ser aplicados en el resto de la avenida, no obstante se deben estudiar adecuadamente ciertos elementos, como los espacios destinados para la detención de vehículos y la introducción de elemento innecesarios y adecuarlos a las actividades específica que se realiza en cada cuadra de la Avenida Francisco Solano López. Además, aquellos nodos extremos de la avenida como lo son los tramos de Plaza Venezuela y Chacaíto deben ser objeto de una propuesta específica dada sus características.

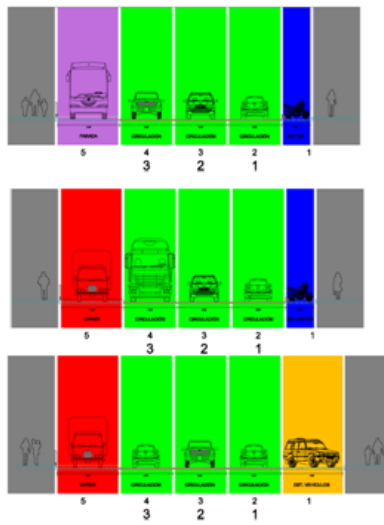
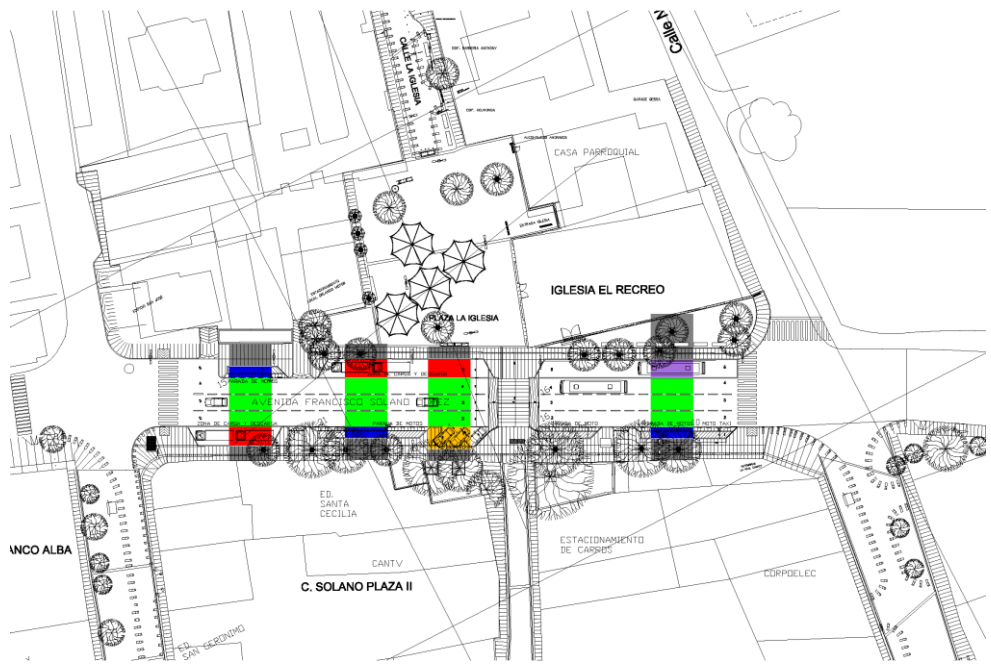


Imagen 6.28 Plano y seccion, Plan Piloto de Ordenamiento Urbano de la Avenida Francisco Solano López.
Fuente: PDVSA La Estancia

CAPÍTULO VII

VIALIDAD, MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

Los aspectos de vialidad, movilidad y transporte son de vital importancia ante el análisis del sector y una posterior propuesta de diseño, debido en parte a la ubicación estratégica del mismo donde congrega dos importantes nodos de transporte metropolitano como lo son Plaza Venezuela y Chacaíto. Además de ellos se destaca la presencia de un importante flujo peatonal en sus inmediaciones gracias al bulevar de Sabana Grande, el cual dado sus características, intensifica el papel de la Avenida Francisco Solano López y Avenida Casanova como espacios de soporte, para una correcta movilidad dentro del área de estudio.

7.1 MOVILIDAD EN EL ENTORNO METROPOLITANO.

Primeramente resulta necesario conceptualizar las generalidades de la movilidad dentro de la ciudad y su relación con el área de estudio. La separación espacial de las actividades que realiza el ser humano obliga a desplazarse, por ende, resulta necesario analizar la interrelación de los usos del suelo con la movilidad.

Caracas es un asentamiento urbano complejo donde se pueden identificar áreas con predominio de actividades residenciales ubicadas principalmente en la periferia y otras zonas productivas y empleadoras que por sus características requieren un emplazamiento céntrico. Esto se traduce en la generación de importantes flujos de personas con destino periferia-centro en horas de la mañana y centro- periferia en horas de la tarde, por lo cual, los nodos viales y de transporte como Plaza Venezuela y Chacaíto son empleados intensamente para acceder y salir del área en estudio y sus zonas aledañas ocasionando numerosos viajes tanto por personas que hacen vida en el sector de Sabana Grande como aquellas que utilizan la red vial y de transporte como herramienta para conectar hacia otro lugares. Al saturar la capacidad de la red vial y/o no realizar una correcta planificación se origina el congestionamiento vehicular y peatonal del lugar afectando la calidad de vida de las personas.

La anterior situación se intensifica al considerar un incremento de la población flotante durante los días laborables provenientes de los diferentes asentamientos urbanos que conforman la Región Metropolitana de Caracas como lo son Guarenas-Guatire, los Altos Mirandinos, el

Litoral Vargas y los Valles del Tuy que dadas las limitaciones de empleo y servicios de estas y otras ciudades ven necesario acceder a Caracas.

En cuanto a las particularidades en la forma de movilizarse, puede decirse que en la ciudad de Caracas la mayor parte de la población se moviliza en transporte público tal como se observa en a continuación.

Distribución de viajes en el AMC por modo y municipios realizado en año 2005						
Modo	Entidad					
	DMC	Libertador	Sucre	Baruta	Chacao	El Hatillo
Transporte Público	2.833.698	2.008.897	508.221	129.965	168.759	17.856
Transporte público (%)	54.5	62.7	55.3	31.1	53.6	26
Vehículo Particular	1.176.748	582.056	204.063	237.820	112.600	37.209
Vehículo Particular (%)	23.9	18.3	22.2	57	35.8	54.2
A Pie	914.215	610.793	206.509	49.743	33.586	13.584
A Pie (%)	18.6	19.1	22.5	11.9	10.7	19.8

Tabla 7.1 Distribución de viajes en el AMC por modo y municipios realizado en año 2005
Fuente: PDUL de Chacao

Además resulta útil mencionar los indicadores presentados por los avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020:

- *“Velocidad promedio de operación, en la red vial principal, menor de 15km/h.*
- *Demoras promedio mayores a 1 hora/usuario en viajes internos, aumentado a 2,25 horas para viajes desde las ‘ciudades satélites’.*
- *Se producen 5 millones de viajes diarios, en todas las direcciones.*
- *Más de 30% del parque automotor de buses y minibuses tiene un promedio de 18 años.*
- *Se estima que un millón de vehículos son residentes del AMC y unos 150 mil vehículos circulan desde las ciudades de la región metropolitana.*
- *Los vehículos particulares representan el 62% del parque automotor y movilizan el 24% del total de los viajes diarios de la ciudad.*
- *La ocupación promedio de un vehículo particular es de 1,2 personas/vehículos.” (Alcaldía Metropolitana, 2012: 95).*

Una alta dependencia del vehículo particular aunado a un promedio de ocupación por vehículo de tan solo 1,2 personas que se traduce en 24% % del total de los viajes diarios de la ciudad ocasiona un patrón de movilidad insostenible para cualquier ciudad, lo cual afecta considerablemente la calidad de vida de sus habitantes, por ende se debe estimular la utilización de modos de transporte colectivos y otras formas de desplazarse más sostenible, como los recorridos a pie o en bicicleta.

7. 2 TOPONIMIA

El área en estudio tiene la particularidad, de que sus calles y avenidas poseen nombres singulares, que recuerdan ciertas tradiciones históricas y al mismo tiempo permite entender algunas características o costumbres de los lugareños y su ambiente. No obstante, la misma dificulta la orientación del transeúnte que no se encuentra ligado al lugar.

Entre los casos más resaltantes del lugar se tienen los siguientes nombres:

- **Personajes de la independencia:** Francisco Solano López, Francisco de Miranda, Casanova, Libertador (en conmemoración a Simón Bolívar).
- **Religiosos:** San Gerónimo, Santa Lucía, Santa Isabel, Calle la Iglesia, El Cristo
- **Elementos naturales:** Las Acacias, Los Jabillos, Las Flores, Las Delicias, Los Apamates, Los Mangos, Los Maguitos, El Bosque
- **Importante naciones o ciudades americanas:** Bolivia, Panamá, Lima, Quito, Bogotá
- **Otros personajes emblemáticos:** Negrín, Santos Erminy

Por otro lado Cabe la pena destacar la falta de continuidad en la dirección de los flujos vehiculares de ciertas vías destacando el hecho de transversal de la Avenida de los Jabillos que al Norte de la Solano posee doble sentido y al sur de la misma posee únicamente dirección Norte-Sur.

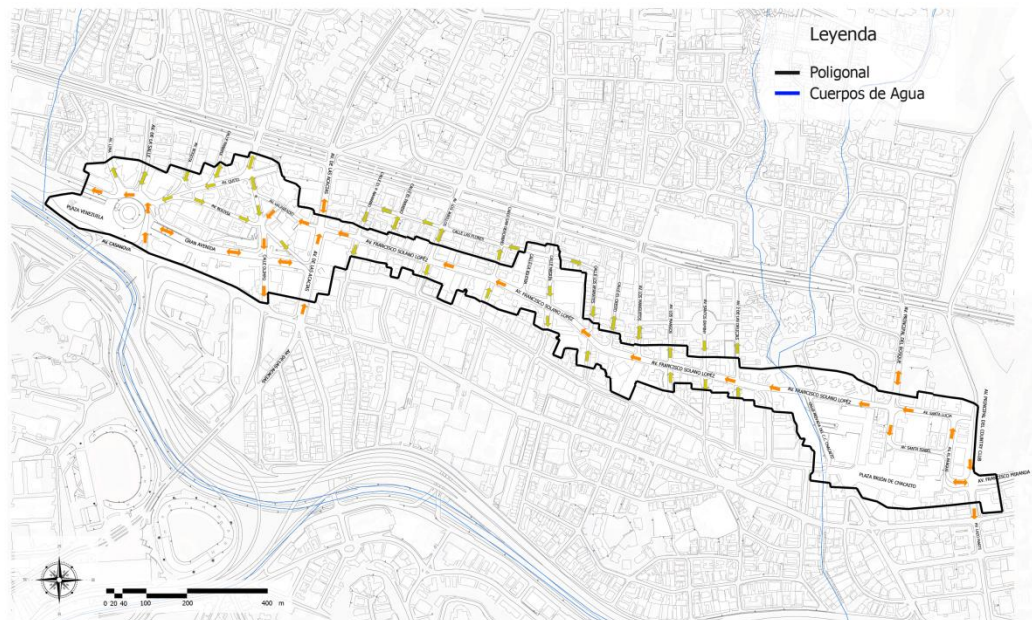


Imagen 7. 1 Plano de toponimia
Fuente: Elaboración Propia.

7.3 CLASIFICACIÓN VIAL SEGÚN SU FUNCIÓN.

El área en estudio y su contexto inmediato se caracterizan por ser una centralidad metropolitana dotada de una alto nivel de accesibilidad, gracias a la disposición de una amplia red vial, conformada por vías diferentes jerarquías según su función, como: arteriales, colectoras y locales, tanto principales como secundarias.

Las Principales vías dentro del sector son la Autopista Francisco Fajardo, La Avenida Libertador y la Avenida Francisco Miranda. La primera de ella corresponde a la principal vía arterial de la ciudad permitiendo la conexión e interrelación del área con otras zonas interurbanas atravesando los Municipios Libertador, Chacao, Baruta y Sucre. La misma cuenta con tres accesos al sector; uno bidireccional al oeste a través de plaza Venezuela, otro también bidireccional a la altura de la Urb. El Rosal por la Av. Pichincha y el último unidireccional en la Urb. Bello Monte Norte por la Av. Venezuela. En cuanto al Francisco de Miranda es una vía arterial que congrega importantes usos de Oficina y Vivienda con comercio, que se inicia en el límite del Municipio Libertador en el sector de Chacaíto, en la plaza Lazo Martí, y finaliza en la intersección con la cuarta Av. de los Palos Grandes en el Municipio Chacao Por último la Avenida Libertador se encuentra al Norte del Lugar y posee la particularidad de separar el flujo vehicular a dos niveles, permitiendo separar el flujo de paso, y cuenta con dos accesos a la altura de la Urb. La Campiña.

Ahora bien, la Avenida Francisco Solano representa una importante vía colectora que conjunto a la Avenida Casanova, permite redirigir y conectar el flujo proveniente de las vías locales aledañas, con los sectores de Plaza Venezuela y Chacaíto permitiendo comunicar con otras importantes vías arteriales y Expresas.

Unas de las particularidades de la Avenida Solano es el inconveniente de no concebir claramente cuáles son sus remates debido a que la misma segrega al Oeste con la Avenida Valparaíso, Avenida Quito y Calle Olimpo y al Este con la Avenida Santa Lucía y Santa Isabel, lo cual se refleja claramente en el subsector de Plaza Venezuela en un importante problema de discontinuidad y definición del espacio

El Sector de Plaza Venezuela permite acceder directamente hacia otros lugares de la ciudad, teniendo dentro de la poligonal en estudio la posibilidad de enlazar desde la Solano con otras importantes vías Colectoras como la Avenida las Acacias y La Gran Avenida, mientras en Chacaíto se conecta con la Avenida Principal del Bosque, la Av. Francisco de Miranda y la Av. Lazo Martí.

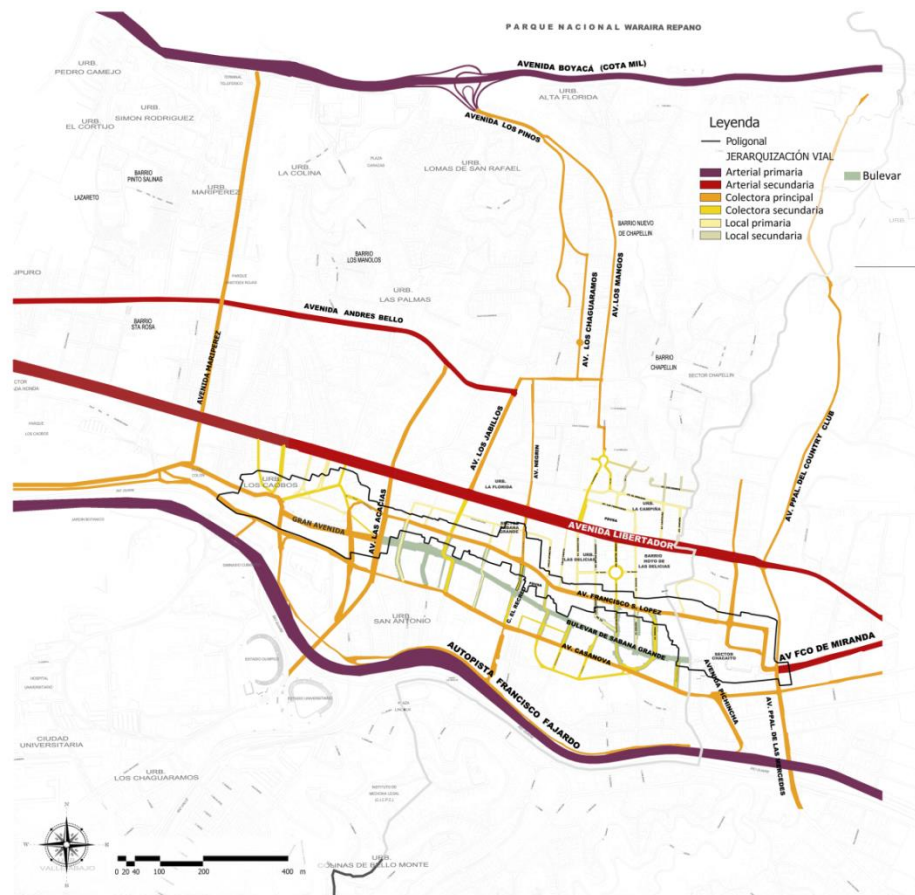


Imagen 7.2 Plano de jerarquía vial
Fuente: PDVSA La Estancia. Edición propia

7.4 RUTAS, PARADAS Y MODALIDADES DE TRANSPORTE

El área en estudio tiene una importante oferta en materia de movilidad, tanto de manera subterránea como superficial, destacando dos grandes nodos de transporte como lo son Plaza Venezuela y Chacaito. Teniendo a disposición acceso directo a la línea I, III y IV del sistema Metro de Caracas C.A., a varias rutas del sistema de Metrobús, numerosas rutas de transporte interurbano de paso a lo largo de la Avenida Solano, diversas paradas de tipo origen-destino que permiten comunicar con el Sureste de la ciudad y poblaciones cercanas (Los Teques), la presencia de paradas de Taxi y moto taxi, además de la existencia de un primer circuito de ciclo vías hacia el sector de los Chaguaramos y la construcción de otro tramo hacia la Plaza Diego Ibarra en el centro de la ciudad.

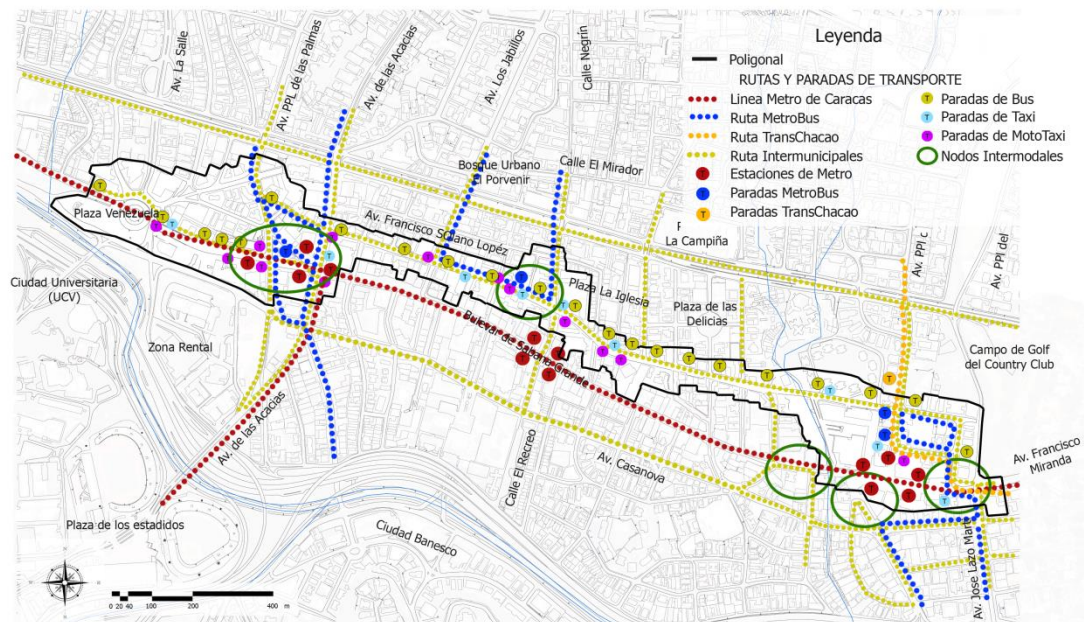


Imagen 7.3 Plano de rutas, modos y paradas de transporte
Fuente: Elaboración Propia.

7.4.1 SISTEMA METRO DE CARACAS C.A.

El Metro de Caracas es un sistema de transporte subterráneo compuesto por cuatro líneas, de dentro de las cuales las líneas I, III y IV poseen incidencia dentro del sector, gracias al papel fundamental de Plaza Venezuela como nodo de transferencia.

La Línea I es la columna vertebral del sistema, que según estudios de movilidad realizados por el Metro de Caracas, moviliza cerca de 1.200.000 pasajeros diarios que representan el 80%

del total de viaje en Caracas y permite enlazar la ciudad de Oeste a Este a través de 22 estaciones, iniciando en la estación terminal Propatria y finalizando en la estación Palo Verde con una longitud de 21,4 Km. La Línea III permite acceder al sur de la ciudad e integrar a los habitantes de los Valles del Tuy, posee ocho (8) estaciones distribuidas dentro de una extensión de 10,3 km y transportando aproximadamente 120 mil pasajeros diarios. Por último la Línea IV comprende un tramo de 5,5 kilómetros con 4 estaciones subterráneas y moviliza diariamente cerca 40 mil pasajeros.

Además, de las estaciones de Plaza Venezuela y Zona Rental, el sector se ve influenciado por las estaciones de Sabana Grande y Chacaíto, no obstante, en el diagnóstico urbano de la Plaza Brion de Chacaíto los módulos de accesos *“no se encuentran integradas de forma armónica con el espacio público, originando espacios inseguros o sin actividad”* (Cardona 2014:115). Un caso similar sucede con los accesos desde Plaza Venezuela por lo cual resulta necesario formular soluciones para estos espacios.

7.4.2 SISTEMA DE METROBÚS.

Comprende un sistema de transporte superficial integrado y alimentador del Metro de Caracas, a fin de dotar a los usuarios de acceso a zonas donde no llega el subterráneo.

Dentro del área de estudio se tienen a disposición tres paradas terminales, la primera de ellas se ubicada en Plaza Venezuela donde se poseen tres rutas de transporte que suple los sectores de las Palmas (Ruta 314), Colinas de Bello Monte (Ruta 315) y Sarria (Ruta 316), mientras la segunda se halla en la Avenida Francisco Solano a la altura de la Iglesia Inmaculada Concepción del Recreo y comunica con la Florida (Ruta 302). El nodo de Chacaíto que dispone de dos circuitos, la 221 (Las Mercedes-Chacaíto) y la 222 (Baruta-Terrazas de Club Hípico-Chacaíto), las cuales, tienen las paradas de origen en el extremo Sur de la Av. Principal del Bosque.

7.4.3 TRANSPORTE PÚBLICO SUPERFICIAL.

El sector de estudio representa uno de los puntos de confluencia de la mayor cantidad de rutas de transporte público de paso dentro de la ciudad, tanto de carácter municipal como intermunicipal. La avenida Francisco de Solano constituye la vía a partir de la cual transita un mayor número de unidades de transporte debido a que circulan 34 rutas provenientes del resto del área metropolitana de Caracas durante todo el día. Dicha características se debe en parte a la presencia del Bulevar de Sabana Grande y sus actividades asociadas. La densidad de rutas de

transporte en la Avenida Libertador es de 21 rutas municipales e intermunicipales, mientras que en la Avenida Casanova se movilizan 19 rutas.

Es importante mencionar al TransChacao el cual es un sistema integrado de transporte público municipal compuesto por minibuses y surge como iniciativa de la Alcaldía de Chacao para dotar a este municipio de un servicio transporte seguro, cómodo y moderno. Tiene a disposición seis (6) rutas de transporte operando desde finales del año 2008 dentro de las cuales la Ruta número 5 con dirección El Bosque-El Rosal-Campo Alegre- La Castellana incide en el sector



Avenida/Calle	Cantidad de rutas	Flota
Av. Libertador	29	799
Av. Francisco Solano	45	1.094
Av. Casanova	19	613

Imagen 7. 3 Número de rutas y accesos al sector de las delicias
Fuente: PDVSA La Estancia.

Rutas municipales (Libertador)			
1	CALLE 9 DE PROPATRIA - Av. FRANCISCO SOLANO	7	C.C. PROPATRIA - AV. FRANCISCO SOLANO
2	SECTOR COCO FRIO - Av. FRANCISCO SOLANO	8	SECTOR UD5 - C.C. CHACAÍTO
3	CALLE EL CLUB DE ALTAVISTA - Av. FRANCISCO SOLANO	9	LA VEGA - EL BOSQUE
4	CALLE OSCAR MACHADO ZULOAGA - AV. FCO. SOLANO	10	URB. KENNEDY - LAS DELICIAS
5	BLOQUE 1 DE ARTIGAS - CHACAÍTO	11	PLAZA PROPATRIA - CHACAÍTO
6	LA FLORIDA - SABANA GRANDE (302)		

Tabla 7. 2Rutas municipales. Municipio Libertador
Fuente: PDVSA La Estancia.

Rutas intermunicipales			
1	CARMELITA - PETARE	21	SECTOR COCO FRIO EL JUNQUITO /KM3/ - PARQUE DEL ESTE
2	CASALTA - CAFETAL - SANTA PAULA	22	CASALTAS - PLAZA LAS AMERICAS
3	LA PASTORA - EL LLANITO	23	PAULO VI - CAÑO AMARILLO

4	SAN MARTIN - MESUCA	24	PETARE - CARMELITAS
5	PETARE - PLAZA VENEZUELA	25	CARMELITAS - PLAZA LAS AMERICA
6	EL SILENCIO - PETARE	26	COCHE - LOS PALOS GRANDES
7	SAN MARTIN - PETARE	27	PALO VERDE - PLAZA VENEZUELA
8	SILSA - PROPATRIA - CHACAÍTO	28	SAN MARTIN - MESUCA
9	CHACAÍTO - VIA EL CUARTEL - LAS BRISAS	29	CATEDRAL - PLAZA VENEZUELA - PETARE
10	EL CUARTEL - PROPATRIA - CHACAÍTO	30	CATEDRAL - PETARE
11	EL LLANITO - AV. VICTORIA - EL SILENCIO	31	CARMELITAS - PLAZA VENEZUELA - PETARE
12	EL LLANITO - AV. RIO DE JANEIRO - PASAJE ZINC	32	CHACAÍTO - UROLÓGICO SAN ROMAN
13	PAULO VI - EL SILENCIO	33	CHACAÍTO
14	SAN MARTIN - PETARE	34	CHACAÍTO - SANTA CRUZ DEL ESTE
15	SAN MARTIN - LA URBINA	35	CHACAÍTO-CUMBRES DE CURUMO
16	CHACAÍTO - CHAPELLIN	36	CHACAÍTO SANTA FÉ
17	ANTIMANO - LOS PALOS GRANDES	37	CHACAÍTO - PRADOS DEL ESTE
18	CATIA - CHACAÍTO	38	CHACAÍTO - ALTO PRADO
19	CARMELITAS - PETARE	39	CHACAÍTO - LA BONITA
20	CARMELITAS - LA URBINA	40	CHACAÍTO - MINAS DE BARUTA

Tabla 7. 3 Rutas Intermunicipales. Municipio Libertador
Fuente: PDVSA La Estancia.

En cuanto a las particularidades en el funcionamiento del sistema de transporte superficial en la Avenida Francisco Solano López, se debe señalar la falta de señalización de las paradas y el comportamiento de irrespeto de aquellas que si se encuentran debidamente indicadas, debido a que se observó la recurrencia de vehículos estacionados en estos espacios y la desorganización por parte del conductor de las unidades, deteniéndose en puntos no destinados para ello, lo cual obstruye el flujo continuo. Es importante mencionar la adecuación física de dos nodos para las paradas de autobuses ubicados en las inmediaciones de la Plaza Solano y en la Iglesia Inmaculado Concepción del Recreo las cuales funcionan óptimamente.

Así mismo, el sector tiene dos importantes nodos de transporte como lo son Plaza Venezuela y Chacaíto que se encuentran favorecidos por sus condiciones particulares de accesibilidad vehicular y peatonal.

Plaza Venezuela tiene a disposición 10 Rutas de transporte funcionando en la Gran Avenida, y 8 rutas de transporte en la Av. Las Acacias, además debido a su buena ubicación e influencia a nivel metropolitano cuenta con tres rutas que permiten comunicar con Los Teques y San Antonio. Estas últimas no cuentan con una parada de descarga de pasajeros consolidada, ya que posee parada improvisada al final del Alimentador de Plaza Venezuela, en frente al estacionamientos de las instalaciones del SEBIN, lo cual ocasiona congestión vehicular y crea un conflicto a nivel peatonal.

El nodo de Chacaíto destaca por el hecho de contar con rutas de tipo de origen-destino que cubren el Sureste de la ciudad y sus características son resumidas acertadamente por los informes realizados por el Metro de Caracas para el sector:

“Las condiciones de operación actual de estas organizaciones no son las más idóneas, ya que los usuarios no cuentan con espacios acondicionados para la espera de unidades, los transportistas por su parte no tienen áreas mínimas requeridas para la satisfacción de sus necesidades como por ejemplo baños y/o áreas de descanso y tampoco poseen espacios para la ubicación de unidades al momento del embarque y desembarque de usuarios.” (C.A. Metro de Caracas, 2014: 12)

Rutas intermunicipales Nodo Chacaíto
Chacaíto - Las Mercedes - Santa Cruz de Este - Concreta
Chacaíto-Valle Arriba
Chacaíto-Las Mercedes-Cumbres de Curumo
Chacaíto - Alto Prado - Manzanares
Chacaíto-El Hatillo
Chacaíto - Las Mercedes - Las Minas - Concreta
Chacaíto - Las Minas - La Bonita
Chacaíto - Santa Rosa de Lima - Santa Inés
Chacaíto - La Trinidad - Los Naranjos
Chacaíto - San Román
Chacaíto - Las Mercedes - Chuao
Chacaíto - El Cafetal

Tabla 7. 4 Rutas Intermunicipales. Municipio Libertador
Fuente: PDVSA La Estancia.

7.4.4 TAXIS Y MOTO-TAXIS.

Las vías arteriales y colectoras del área de estudio concentran un flujo constante de taxis y moto taxis, teniendo a disposición numerosas paradas, no obstante su funcionamiento inadecuado, tanto en calzadas como en aceras, se ubican de manera desordenada y apropian del espacio, interfiriendo con el flujo de vehículos y peatones además de mantener estas áreas en mal estado.

Cabe destacar el aglomeramiento de diversas líneas de Moto-Taxi alrededor de los nodos e hitos más importante, teniendo caso donde en un mismo espacio se agrupan tres o cuatro cooperativas diferentes.

7.4.5 FLUJO VEHICULAR Y CAPACIDAD VIAL

El tránsito vehicular se concentra alrededor de las principales vías colectoras y arteriales del sector, destacando a las Avenidas Libertador, Francisco Miranda y el Francisco Fajardo como las

arterias como mayor número de vehículos circulando. Además dentro del Nodo de Plaza Venezuela se concentran un importante número de vehículos alrededor de la Redoma de Plaza Venezuela, La Gran Avenida y la Avenida Las Acacias donde existen importantes conflictos viales en las principales intersecciones y ciertas vías como la Calle Olimpo reducen el número de Canales de circulación en ciertos tramos ocasionando un embudo y caos vehicular.

En cuanto a la Avenida Francisco Solano la misma posee un flujo medio en prácticamente todos sus tramos, no obstante cuando esta llega al subsector de Plaza Venezuela (intersección con la Avenida Las Acacias) aumenta su demanda vehicular, lo cual, aunado al hecho de que en dicho tramos los canales de circulación son reducidos a dos, genera un importante congestionamiento vehicular.

Las vías locales aledañas a la avenida poseen un flujo bajo, debido principalmente a que no concentran actividades con una dinámica intensa (Actividad Residencial Predominantemente), exceptuando aquellas transversales que poseen continuidad al norte de la Avenida Libertador que por su carácter colector asimilan un mayor número de vehículos.

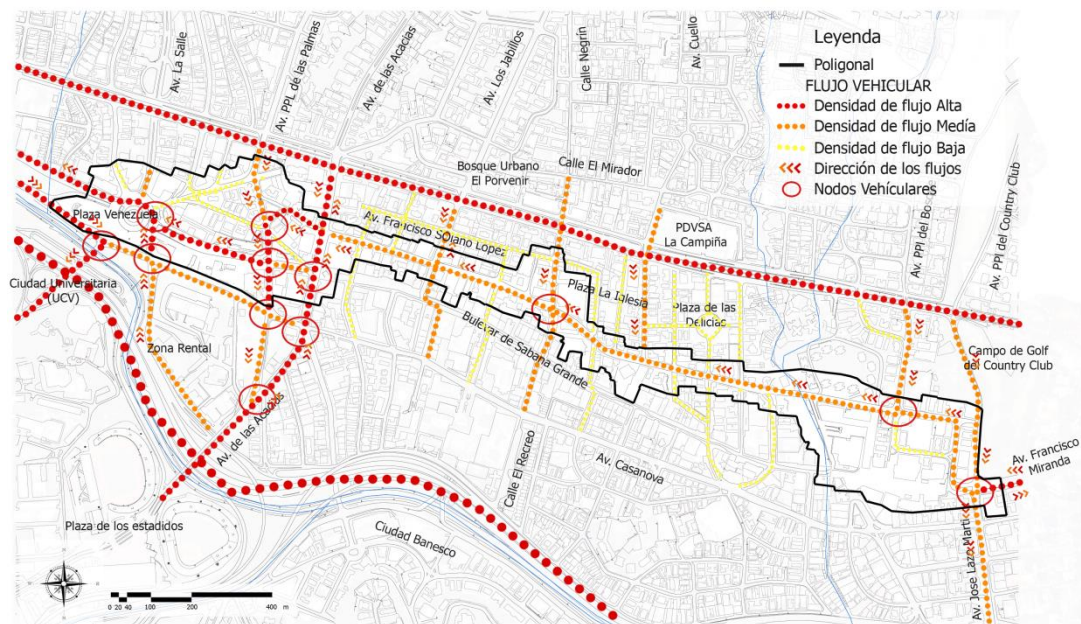


Imagen 7.4 Comportamiento vehicular
Fuente: Elaboración Propia.

En cuanto al estudio de la Capacidad vial y conteo vehicular, el análisis se concentró principalmente en la Avenida Francisco Solano López y el nodo de Plaza Venezuela expuesto a continuación

7.4.5.1 NODO DE PLAZA VENEZUELA

La información para la propuesta de diseño para este espacio se sostendrá en el análisis realizado en el estudio del *Proyecto de Rehabilitación del Espacio Conector entre El Bulevar De Sabana Grande y Plaza Venezuela* (Vegas 2014), el cual se resume en los siguientes aspectos de acuerdo a tres importantes nodos vehiculares



Imagen 7.5 Plano de ubicación de conteos vehiculares
Fuente: Vegas I (2014).

- **Nodo Vehicular. Sector 1 (Color Azul):** Predominio de la movilidad en sentido Este-Oeste, destacando el mayor uso del tramo a nivel de las inmediaciones de la fuente de Plaza Venezuela frente a la subutilización del tramo a desnivel inferior de la misma.
- **Nodo Vehicular. Sector 2 (Color Rojo):** Se destaca la importancia de mantener una movilidad fluida en este punto dado la cantidad de vehículos que se dirigen hacia la redoma de plaza Venezuela y el conflicto existente el cual además es utilizado como punto de desembarque de pasajeros.
- **Nodo Vehicular. Sector 3 (Color Morado):** resalta el para de la Avenida de Las Acacias como elemento conector hacia el Sur de la ciudad el cual además al ser una vía colectora la convierte en un importante eje vial para la ciudad.

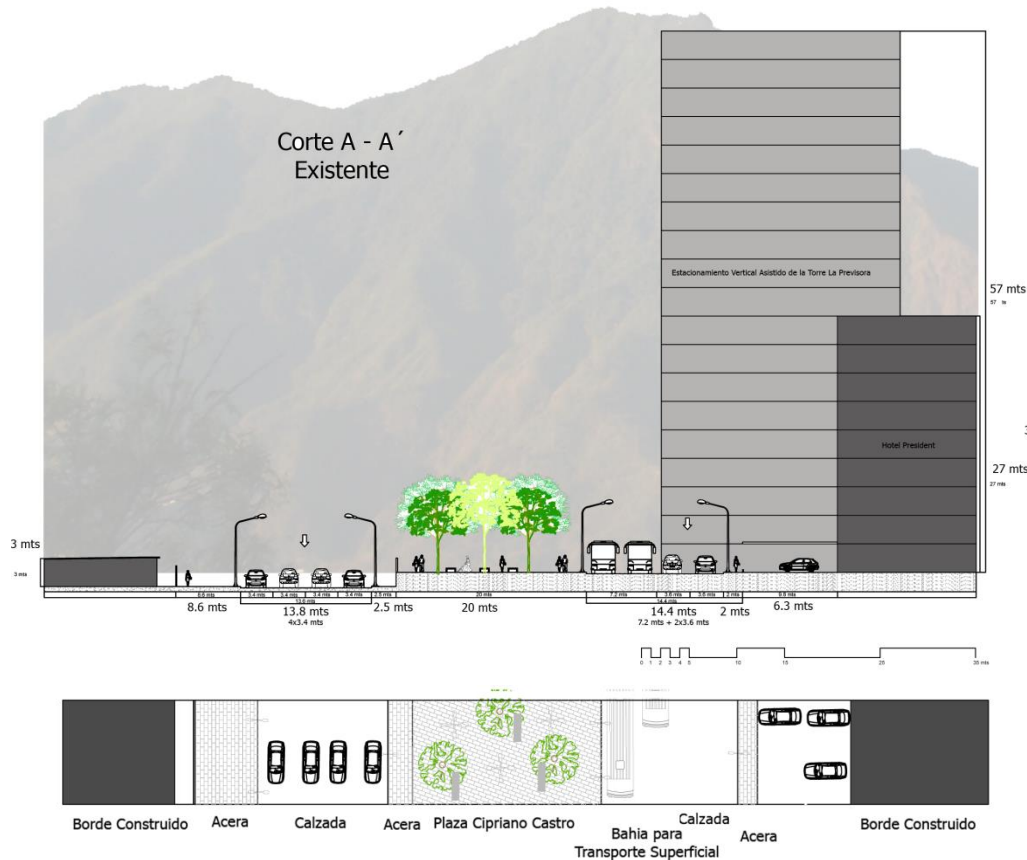


Imagen 7.6 Corte A-A Entre Mercado de la Gran Manzana y Hotel City.
Fuente: Elaboración propia.

7.4.5.2 AVENIDA FRANCISCO SOLANO

La Avenida Francisco Solano se caracteriza por las particularidades físicas que posee, ya que gracias a sus dimensiones espaciales, llega a disponer de hasta cinco canales de circulación, no obstante los mismo varían en diferentes tramos de la avenida llegando a tener únicamente dos canales en ciertos puntos, lo que dificulta el flujo constante de vehículos y crea conflictos vehiculares.

Por ende, el siguiente análisis se centra en cuatro puntos con características diferentes de la avenida, con la intención de determinar la cantidad de canales de circulación necesarios ante la demanda vehicular.

Se llevaron a cabo en total dos conteos vehiculares por cada tramo, realizados el día viernes 13 de febrero del año 2015, durante los períodos con mayor flujo vehicular expresados en horas de la mañana y en la tarde, dado las características de las actividades que se realizan en el sector.

Los conteos fueron realizados durante 15 minutos a partir del cual se calcular la demanda potencial del tramo durante una hora para luego ser comparados con la capacidad instalada de las vías^{1,1}

Dicha capacidad instalada de la vías representa un estimado, debido a que se calcula en base a unas condiciones optima de las vías, lo cual, no concuerda exactamente con la realidad por lo cual se recomienda un estudio del tránsito automotor para la zona que permita disponer de información más detallada.

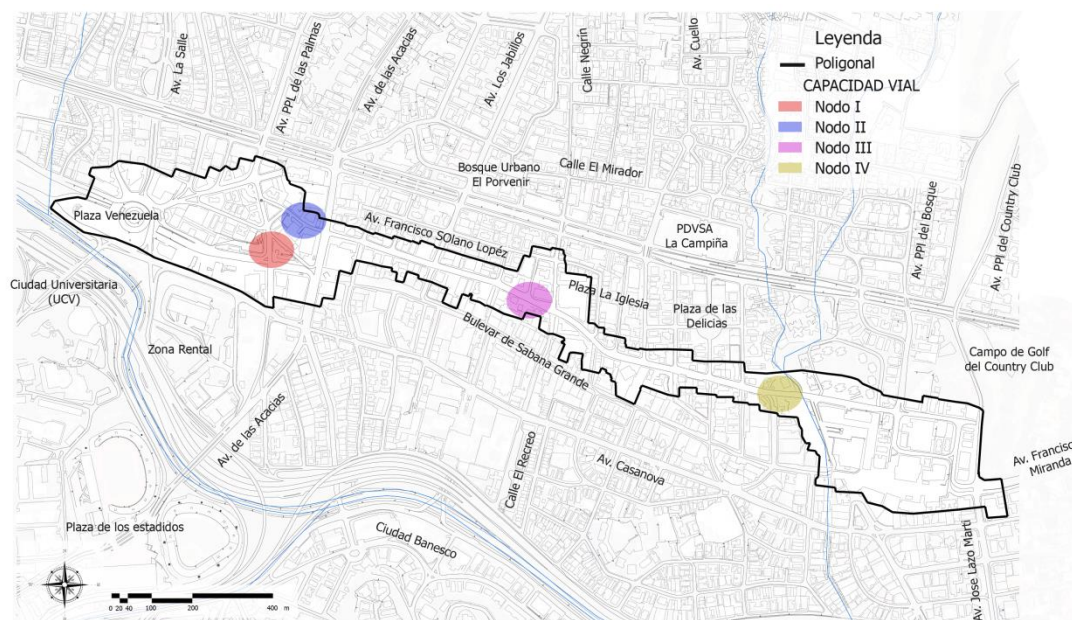


Imagen 7.7 Nodos para Conteos Vehicular
Fuente: Elaboración Propia.

Nodo Vehicular 1.

Se ubica en las inmediaciones de la Plaza Cipriano Castro, en la Calle Olimpo justo antes de la intersección con la Gran Avenida. La importancia de este tramo radica en que representa uno de los extremos de la Avenida Francisco Solano López donde el flujo de la misma se disipa y en horas picos se crea un importante congestionamiento.

Día	Horario	Número de Vehículos		Demanda Potencial (Durante Una Hora)	Número de canales de circulación (Existente)	Capacidad instalada de la Vías ¹
Viernes 13 de Febrero 2015	7:00-7:15 am	Automóviles	264	1056	3 Canales de circulación (9 mts)	2150 v/h
		Autobuses	72	304		
		Transporte de Carga	6	24		
		Motos	60	240		

¹ Nota: la Capacidad instalada de las vías es una aproximación se desprende a partir del estudio de UrbanTrafficEngineeringTechniques HMSO, Elaborado por el ministerio de transporte de Londres en 1965

	5:30-5:45 pm	Total	462	1848		
		Automóviles	340	1360		
		Autobuses	43	172		
		Transporte de Carga	2	8		
		Motos	89	356		
		Total	473	1892		

Tabla 7. 5 conteos Vehiculares. Calle Olimpo.

Fuente: Elaboración Propia.

La capacidad instalada de la vías solventa la demanda actual, por lo cual los tres canales existente son suficientes, no obstante el congestionamiento vehicular se asocia a la presencia de las intersecciones de la Avenida Bolivia, la Gran Avenida y la Avenida Casanova, la existencia de paradas terminales de transporte y la anarquía de los choferes al no respetar las normas de tránsito y la descarga de pasajeros, además de la reducción en el nodo de la Avenida Casanova de los canales de circulación.

En el periodo de la tarde se observa un incremento del tránsito automotor debido rol de lugar como nodo de acceso a importantes vías arteriales de la ciudad.

Nodo Vehicular 2.

Representa el tramo final al oeste de la Avenida Francisco Solano López, el cual, constituye el punto con mayor flujo automotor y se reduce el número de canales de circulación a dos

Día	Horario	Número de Vehículos		Demanda Potencial (Durante Una Hora)	Número de canales de circulación (Existente)	Capacidad instalada de la Vías ¹
Viernes 13 de Febrero 2015	7:00-7:15 am	Automóviles	312	1248	3 Canales de circulación (9 mts)	2150 v/h
		Autobuses	49	216		
		Transporte de Carga	42	168		
		Motos	72	288		
		Total	490	1960		
	5:30-5:45 pm	Automóviles	378	1512		
		Autobuses	30	120		
		Transporte de Carga	13	52		
		Motos	96	384		
		Total	517	2068		

Tabla 7. 6 conteos Vehiculares. Avenida Valparaíso.

Fuente: Elaboración Propia.

El congestionamiento vehicular se asocia a la reducción del número de canales de circulación de la avenida Francisco Solano López, en la intersección con la avenida de las Acacias, en la cual, se reduce de tres a dos disminuyendo el nivel de servicio, además del embudo se forma en las inmediaciones de la Plaza Cipriano Castro para enlazar con la calle Olimpo.

Nodo Vehicular 3.

Se encuentra en la Avenida Francisco Solano López a la altura de la Iglesia Inmaculada Concepción del Recreo, su elección comprende a un punto intermedio de la avenida en estudio dentro de unos de los nodos más importante, el cual posee la incidencia de los vehículos proveniente de la calle Negrín.

Día	Horario	Número de Vehículos		Demanda Potencial (Durante Una Hora)	Número de canales de circulación (Existente)	Capacidad instalada de la Vías ¹
Viernes 20 de Febrero 2015	7:00-7:15 am	Automóviles	306	1224	3 Canales de circulación (9 mts)	2150 v/h
		Autobuses	54	216		
		Transporte de Carga	18	72		
		Motos	66	264		
		Total	444	1776		
	5:30-5:45 pm	Automóviles	288	1152		
		Autobuses	42	168		
		Transporte de Carga	6	24		
		Motos	54	216		
		Total	390	1560		

Tabla 7. 7 conteos Vehiculares. Avenida Francisco Solano López entre Calle San Gerónimo y Calle Negrín
Fuente: Elaboración Propia.

La existencia de tres canales de circulación solventa la demanda de flujo automotor (inclusive con dos canales es suficiente), por lo cual, el perfil de calle adoptado en este tramo puede servir de referencia para una propuesta de diseño.

Se destaca el hecho de encontrar un mayor flujo automotor y número de vehículos de carga en horario matutino.

Nodo Vehicular 4.

Constituye el tramo final este de la Avenida Francisco Solano López cuyo análisis se realiza en las inmediaciones de plaza Solano. Es necesario señalar que la vía en este tramo, cuenta con cinco canales de circulación, no obstante, dos de ellos son obstaculizados por la presencia de vehículos estacionados, por lo cual la capacidad instalada es menor.

Día	Horario	Número de Vehículos		Demanda Potencial (Durante Una Hora)	Número de canales de circulación (Existente)	Capacidad instalada de la Vías ¹
Viernes 20 de Febrero 2015	7:00-7:15 am	Automóviles	272	1088	3 Canales de circulación (9 mts)	2150 v/h
		Autobuses	44	176		
		Transporte de Carga	32	128		
		Motos	52	208		
		Total	400	1600		
	5:30-5:45 pm	Automóviles	332	1328		
		Autobuses	33	132		
		Transporte de Carga	12	48		
		Motos	40	160		
		Total	423	1692		

Tabla 7.8 Conteos Vehiculares. Avenida Francisco Solano López a la altura de Plaza Solano.
Fuente: Elaboración Propia.

Dentro de este tramo se observa que la presencia de tres canales de circulación solventa la demanda automotor. Se observa el incremento del número de vehículos de carga en horario matutino, en comparación con el resto de los puntos en estudio, los que se asocia y es resaltado durante la salida de campo.

Conclusiones acerca del comportamiento automotor en la Avenida Francisco Solano López.

La circulación vehicular a lo largo de la avenida resulta fluida, sin embargo se ve afecta en el subsector de Plaza Venezuela, producto de las características físicas y de funcionamientos de este lugar como la reducción en el número de canales de circulación y el hecho de ser un nodo de transporte intermodal desorganizado y medio de acceso a la vías expresas como la Avenida Francisco Fajardo.

A partir de los conteos se determina que la demanda vehicular se ve solventada mediante la disposición de tres canales de circulación, además, es importante tomar en consideración un alto índice de circulación por parte del transporte de carga en horario matutino.

7.5 FLUJO PEATONAL

Primeramente, es necesario resaltar la presencia del Bulevar de Sabana Grande y sus implicaciones en la generación y distribución de los flujos peatonales. Este corredor peatonal de escala metropolitana constituye un eje nodal que agrupa actividades comerciales y de esparcimiento, el cual dotado de una excelente accesibilidad gracias a la disposición de tres importantes estaciones de metro, como lo son Plaza Venezuela, Sabana Grande, Chacaíto, es capaz de alojar hasta 100.000 mil personas transitando diariamente. El Bulevar de Sabana Grande constituye un hito histórico de la ciudad de Caracas.

La dinámica peatonal de la Avenida Solano se ve influenciada por el hecho anteriormente mencionado, debido a que las personas prefieren recorrer los espacios del bulevar de Sabana Grande, gracias a las comodidades y atracciones que ofrece. Además, el estado deficiente de la calzada de la Avenida Francisco Solano López y la aglomeración de basura en ciertos puntos condicionan aun mas esta particularidad, no obstante las áreas peatonales de esta vía representan

una alternativa para ciertas personas quienes buscan alejarse del “Caos” que implica la aglomeración de personas o realizar un recorrido más fluido.

Por otro lado se tiene la importante afluencia de alrededor de los nodos e hitos más importantes y aquellas vías que comunican estos espacios con el Bulevar de Sabana Grande, dentro de la cual, se destaca la presencia de los espacios aledaños a la fuente de Plaza Venezuela, La Plaza la iglesia y la Plaza Brión de Chacaíto.

Por último, es importante destacar la presencia de paradas terminales de transporte y su dinámica peatonal asociada, debido a que muchos de estos puntos, no poseen condiciones necesarias para su correcto funcionamiento y por ende, generan desorden y obstaculiza los recorridos, resaltando los casos de la Gran Avenida y las inmediaciones de la Plaza Brión de Chacaíto.

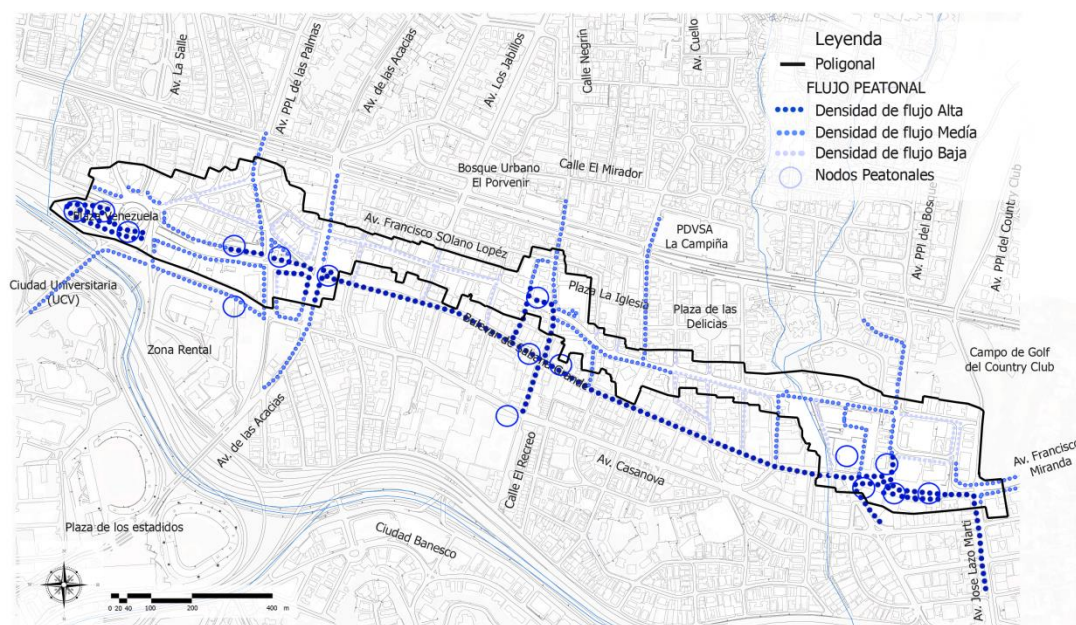


Imagen 7.8 Principales recorridos peatonales.
Fuente: Elaboración Propia.

7.6 LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO

Según diversos estudios realizados por la Alcaldía Metropolitana de Caracas mediante su proyecto de Caracas a Pedal, cada vez hay más personas desplazándose en bicicleta por la ciudad, la cual no solo es utilizada para ejercitarse sino para trasladarse al trabajo, al hogar, a la universidad o simplemente salir de paseo.

El surgimiento de una importante cultura urbana que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativa que ocupa menos espacios, no impacta negativamente sobre el

ambiente y además resulta saludable es impulsado por diversos actores sociales e institucionales que abogan por una ciudad más limpia, más sostenible, una Caracas que necesita desprenderse de la dependencia del vehículo particular.

Incorporar el tema de ciclismo urbano dentro de un proyecto de reordenamiento integral partiendo de su conceptualización e implicaciones puede representar una solución oportuna ante los problemas de movilidad de la ciudad.

El ciclismo urbano hace referencia a la movilización de personas a través de la bicicleta como medio de transporte, no sólo como elemento deportivo y recreativo si no como una alternativa no motorizada, que dadas sus características representa un medio ideal para recorrer trayectos cortos y medianos y que dadas las circunstancias de congestión urbana resulta más rápido y sencillo. En superficies llanas un ciclista urbano puede recorrer trayectos de 7 km en 30 minutos.

Los desplazamientos en bicicleta dentro de Caracas se ven altamente influenciados por su topografía, la cual limita el acceso a ciertas zonas del valle de la ciudad, no obstante la superficie donde se congrega la mayor parte de las actividades empleadoras es llana, por lo cual la movilidad en sentido Este-Oeste es altamente factible. Pudiéndose observar claramente varios kilómetros de ciclo vías construyéndose y culminados dentro de la ciudad.

En cuanto al área de estudio resulta importante incorporar medidas que propicien la utilización de este medio de transporte alternativo en la Avenida Francisco Solano López, con el fin de consolidar su papel en la movilidad del sector e introducir conceptos de sostenibilidad, no obstante dicha propuesta debe encontrarse relacionada con la red de ciclo vías existente y propuesta; y su relación con la Avenida Casanova y Avenida Libertador dado el rol complementario de ambas vías y el circuito que conforman además con sus transversales. (Ver: 9.4.5.3 Sistema de Transporte por Ciclovías)

Dentro de las diversas ciudades del mundo que han tenido éxito en la implantación de la bicicleta como medio de transporte, se destaca el desarrollo de construcciones físicas (ciclovías, adaptación de porta-bicicletas en unidades de transporte público, dotación de estacionamientos, rayados, semáforos y señalizaciones especiales) y la creación de una cultura que propicie y cuide a la figura del ciclista. Las adaptaciones físicas no implican necesariamente la construcción de una red completa de ciclovías, ya que, de hecho gran parte de los asentamientos urbanos que sirven como ejemplo disponen de ellas sólo en las calles que constituyen un peligro entre los vehículos motorizados y los ciclistas.

7.8 CONSIDERACIONES ADICIONALES SOBRE LA MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR.

Dentro de la avenida Francisco Solano se tiene la presencia de una serie de elementos que condicionan el buen funcionamiento del tránsito vehicular y peatonal del sector los cuales deben ser contemplados antes de una propuesta de diseño integral. Los mismos son espacializados y resumidos a continuación

- **Uso inadecuado de acera y calzada:** La anarquía y el desorden son características que definen el funcionamiento de la Avenida Francisco Solano López, a la cual plantearse solución, dado que una propuesta de diseño que contemple una adecuación física del espacio pudiera no funcionar correctamente por ello. La utilización de la acera para el estacionamiento de vehículos y motos, la disposición indiscriminada de desechos sólidos y el incumplimiento de las normas de tránsito, son aspectos recurrente dentro esta vía colectora.
- **Estacionamiento en la Calzada:** Debido a la particularidad de las actividades que se realizan en la Avenida Solano y su carácter complementario al bulevar de Sabana Grande, se evidencia la utilización recurrente de parte de la calzada para el aparcamiento de vehículos se realizan en Batería o en Angulo Oblicuo y constituyen una “costumbre” para los usuarios.
- **Presencia de zonas de Carga y Descarga:** se debe resaltar la constante descarga de mercancía para los comercios que hacen vida en el sector, por lo cual, se debe planificar adecuadamente los espacios y procedimiento para esta actividad.
- **Existencia de Áreas de servicio:** Dada la presencia de instituciones gubernamentales y equipamientos, ciertas edificaciones requieren de espacio libre en la calzada que da frente a su fachada, no obstante, la misma debe responder a razones justificadas y no a caprichos ya que ciertos comercios han optado por restringir el estacionamiento frente a su establecimiento, adueñándose de los mismos.
- **Falta de señalización horizontal y vertical:** es una recurrente en la Avenida Francisco Solano López, donde inclusive se evidencia la inexistencia de la demarcación de ciertos canales de circulación lo cual desorienta al conductor y no se optimiza el espacio
- **Dimensiones espaciales propicias:** La Avenida Francisco Solano posee el potencial de disponer de un perfil de calle amplio, lo cual, permitiría adecuar las aceras y calzadas a las necesidades existentes.

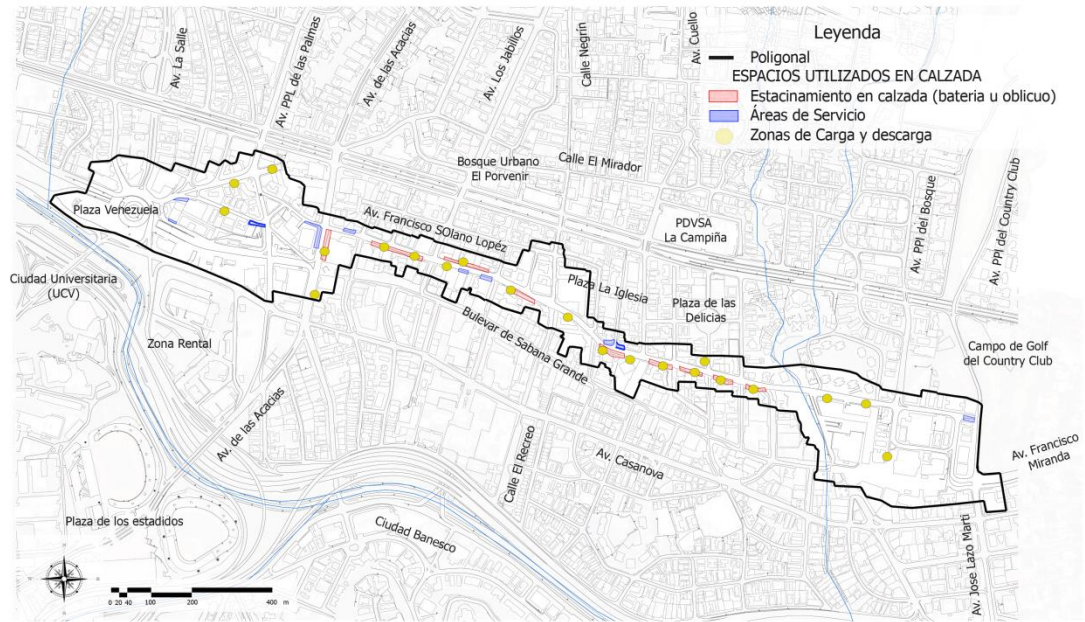


Imagen 7.9 Espacios Utilizados en Calzada
Fuente: Elaboración Propia.

CAPÍTULO VIII.

SINTESIS DEL DIAGNOSTICO.

8.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS CONFLICTOS Y LAS PROBLEMÁTICAS

Gracias en parte al diagnóstico anteriormente realizado, se observa la presencia de una serie de problemáticas puntuales que persisten dentro del área en estudio, a partir de las cuales la propuesta de diseño urbano debe sustentarse y atender; como inconvenientes más relevantes se tienen: la Inseguridad, la basura, la desorganización del transporte, la presencia de construcciones informales y terrenos subutilizados, congestión vehicular, conflictos peatonales, Vehículos y motos mal estacionados, Falta de Borde Urbano, deterioro de edificaciones patrimoniales, Falta de Coordinación institucional, inexistencia de señalización vertical y horizontal, falta de mantenimiento de las quebradas e inestabilidad de taludes.

Dichos conflictos y problemáticas se encuentran dispersos alrededor de la poligonal urbana, por lo cual ciertas zonas se encuentran en decaimiento y su dinámica urbana se afecta negativamente, ocasionado que ciertos subsectores del área de estudio se encuentren deteriorados. Por ende, cada tramo de la avenida debe adoptar medidas mitigantes de acuerdo a sus características y problemáticas.

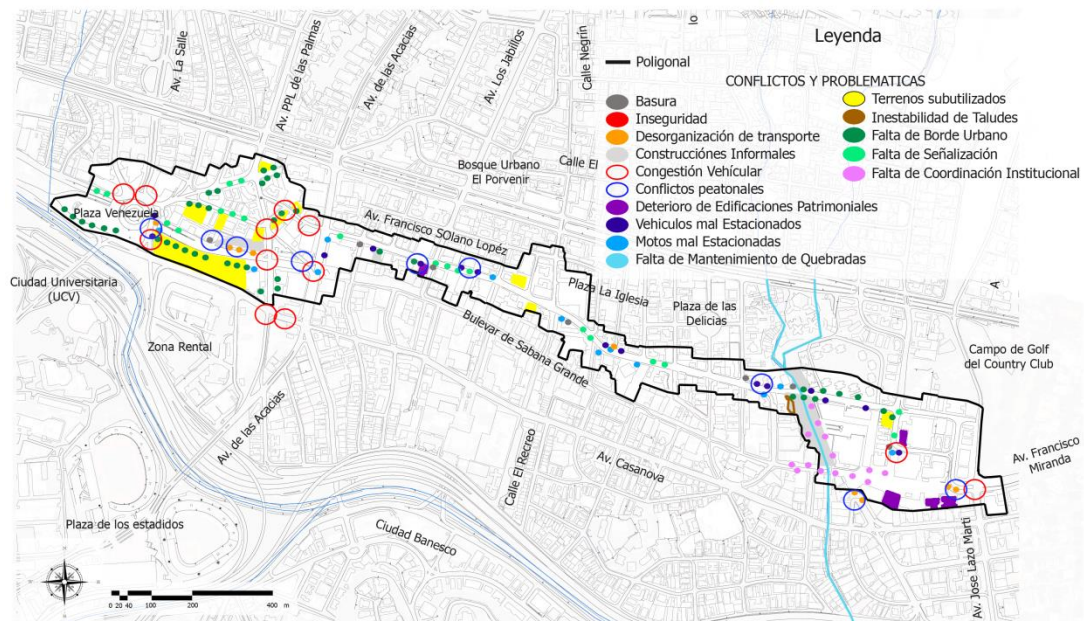


Imagen 8. 1 Conflictos y problemáticas

Fuente: Elaboración propia.

8.1.1 SUBSECTOR 1 (S1) PLAZA VENEZUELA

Los problemas del subsector de plaza Venezuela se encuentran ligados principalmente a la movilidad vehicular y peatonal, dado los inconvenientes físicos-funcionales del sector (sobre todo en la Calle Olimpo) para solventar la alta demanda de transporte y flujo que dispone el lugar gracias a su ubicación estratégica.

Dentro de este mismo subsector se existen numerosas parcelas subutilizadas y/o informales, dado que las actividades que alojan no corresponde con la dinámica céntrica del sector, dando lugar al abandono del espacio público debido a la falta de un borde urbano que de vida y proteja estos lugares.

8.1.2 SUBSECTOR 2 (S2) AV. FSL ENTRE CALLES LAS ACACIAS Y SAN GERÓNIMO.

El tramo de la Avenida Francisco Solano López correspondiente entre Plaza Venezuela y la Calle San Gerónimo, destaca por la falta de un borde urbano y la aglomeración de edificaciones y actividades en decadencia, teniendo a su vez la ocupación indebida de vehículos particulares y motos en la calzada e inclusive parte de la acera, lo cual, afecta el flujo continuo automotor y peatonal del sector. Además, se tiene la acumulación de basura en diversos puntos

8.1.3 SUBSECTOR 3 (S3) PLAZA LA IGLESIA

En las inmediaciones de la Iglesia Inmaculada Concepción del Recreo, las problemáticas se ligan principalmente a terrenos subutilizados, donde se alojan auto lavados o estacionamientos, además de vehículos y motos estacionados en lugares indebidos.

8.1.4 SUBSECTOR 4 (S4). AV. FSL ENTRE LAS CALLES LOS APAMATES Y LA 3ER AV. DE LAS DELICIAS.

Los inconvenientes asociados a este tramo de la avenida se encuentran en la ocupación indebida del espacio por parte de vehículos particulares, motos y transporte de carga y descarga, lo cual ligado a la falta de señalización, obstruye el flujo continuo de vehículos y peatonales, además de la acumulación de basura.

8.1.5 SUBSECTOR 5 (S5). PLAZA BRIÓN DE CHACAÍTO

Alrededor de los espacios de la Plaza Brión de Chacaíto se concentran problemáticas de diversas índoles, entre las cuales podemos destacar la presencia de conflictos vehiculares y peatonales asociados a los nodos de transporte, dada sus características físicas-funcionales, la

obstante, se tiene la inquietud de ciertos ciudadanos, por la falta de mantenimiento de los espacios, dado que elementos del mobiliario urbano ya cuentan con desgaste y se observa frecuentemente desechos sólidos.

Por otro lado, se evidencia la percepción de caos en aquellos espacios aledaños a las paradas terminales de transporte, dado las limitaciones físicas a la cual se exponen los usuarios, quienes a su vez, resaltan el carácter anárquico y el desorden encontrado. Dicha situación se especializa en las inmediaciones de la salida del metro de Plaza Venezuela en la Gran Avenida y en la Plaza Bríon de Chacaíto.

Resulta fundamental señalar el sentido de abandono e inseguridad que se crean en ciertos tramos de la Avenida Francisco Solano López y los inconvenientes de salubridad que se desprende de la acumulación de desechos sólidos en varios puntos de la misma.

Por último, resulta necesario mencionar la existencia de valores históricos y culturales hacia el sector, dado ciertas opiniones expresadas por ciertas personas mayores hacia las actividades que antiguamente se realizaban y la presencia de edificaciones emblemáticas que alojan a las mismas.

8.3 ÁRBOL DE PROBLEMAS.

A partir de los conflictos, problemáticas y la percepción del espacio identificados para el área en estudio, se procedió a la realización de un árbol de problemáticas, el cual a partir de la concesión de un problema determinado, busca establecer las diferentes causas y consecuencias asociadas, a fin de disponer de una visión amplia de los mismo y poder abordar de manera integral una propuesta de diseño urbano.

Para el área en estudio, el macro-problemas fundamental identificado radica en el deterioro y organización del espacio público, que ha dado lugar a que la avenida se encuentre en decadencia y la movilidad de lugar se vea afectada.

Existen múltiples variables que dan origen a esta problemática y de diversa índoles, por ello, las misma fueron agrupadas de acuerdo a sus particularidades, en aspectos Normativos como la desactualización de la ordenanza vigente, en aspectos ambientales como la falta de mantenimiento de la arborización existente, en aspectos físicos/funcionales como las dificultades para adaptar las actividades a nuevas dinámicas y aspectos sociales relacionados con los

características de la sociedad y aquellos eventos políticos/sociales que representan un punto de inflexión que origina cambios en el comportamiento de los ciudadanos.

Además, a partir de la problemática se dan lugar a unas series de consecuencias, que influyen negativamente en la calidad de vida de las personas que radican en el sector, dificultando el desenvolvimiento correcto de la movilidad y actividades que se desarrollan destacando el (tal y como se pudo constatar en la evolución histórica de la Avenida Francisco Solano), desplazamiento de ciertos usos a otras zonas de la ciudad, dado que ofrecen mayores comodidades y originan un decaimiento de la dinámica del lugar.

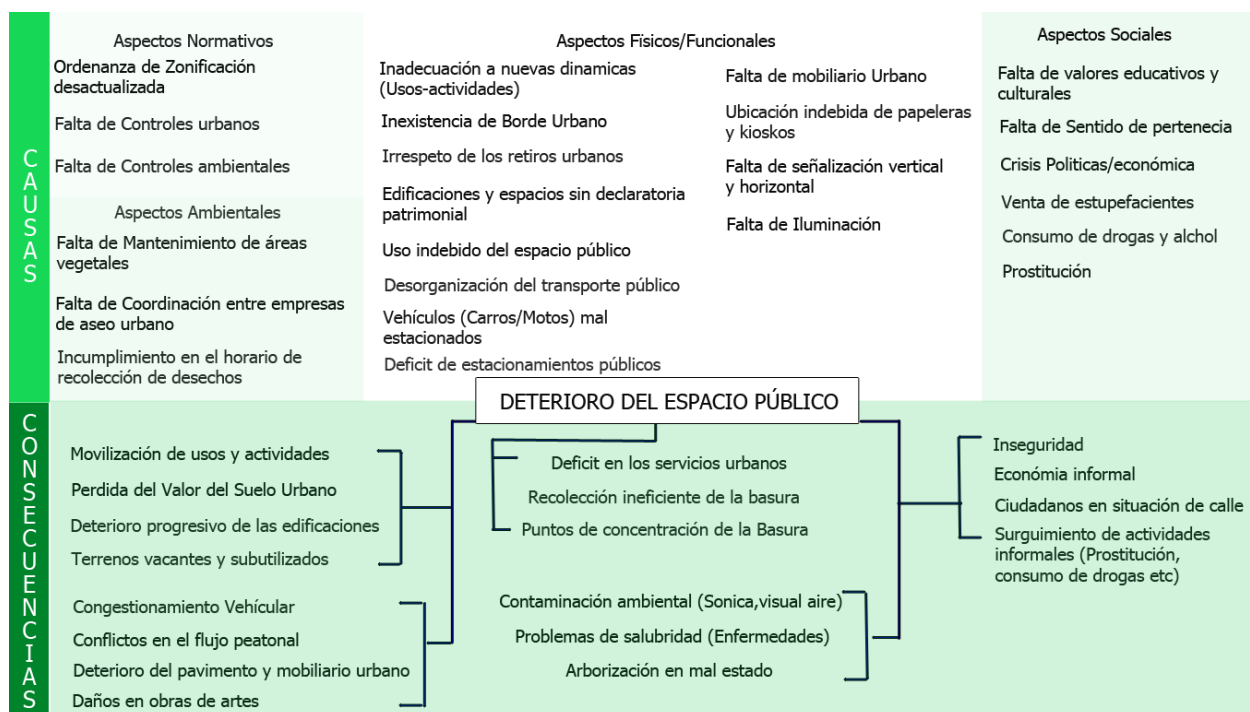


Imagen 8. 3 Árbol de problemas
Fuente: Elaboración propia.

8.4 ÁRBOL DE OBJETIVOS

En contraposición al árbol de problemática, se tiene a disposición un árbol de objetivo que responde a cada uno de los aspectos negativos identificados anteriormente, con el fin de conocer aquellas acciones que deben ser implementadas para poder generar la rehabilitación integral de la Avenida Francisco Solano y su área de injerencia.

Las actuaciones planteadas tienen como objetivo primordial, generar una dinámica acorde a las particularidades del sector, que se traducen en la revalorización del suelo urbano, la

recuperación y generación progresiva de los espacios públicos y edificaciones y el ordenamiento de la movilidad vehicular y peatonal, propiciando la consolidación del área de estudio.

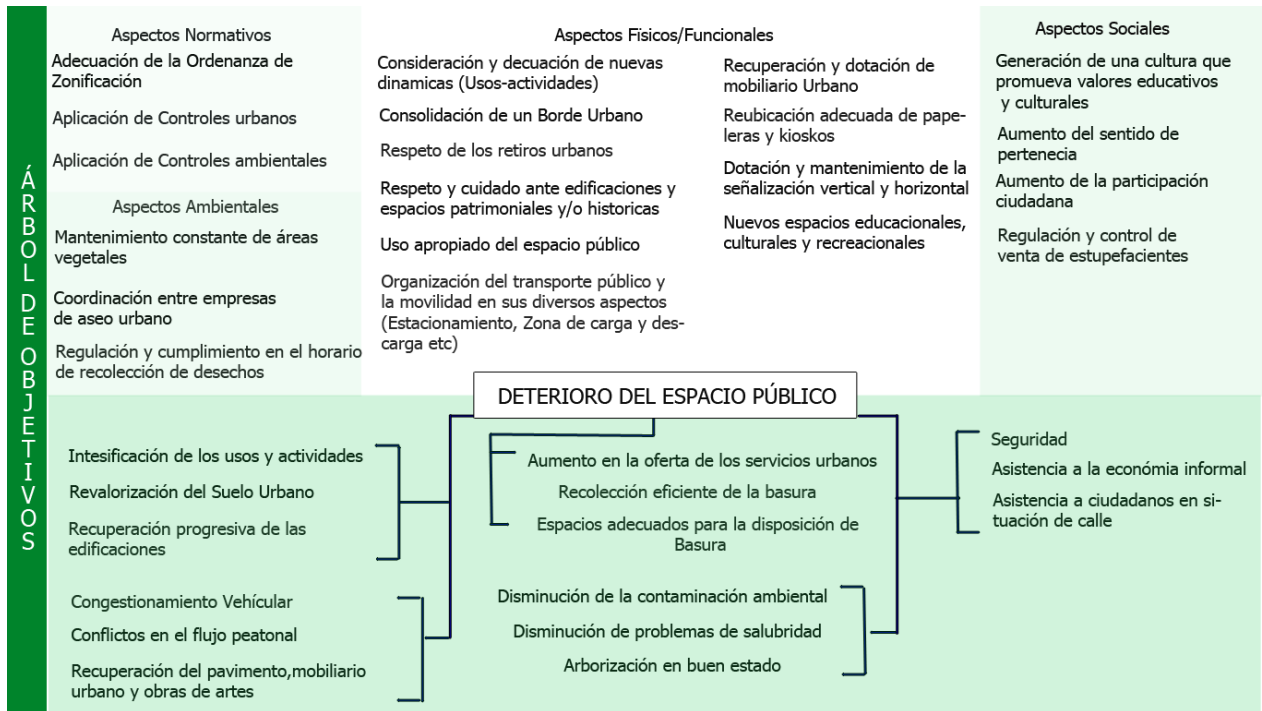


Imagen 8. 3 Árbol de objetivos
Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO IX

PROPUESTA DE DISEÑO URBANO

9.1 DEFINICIÓN DE LA VOCACIÓN DEL SECTOR.

A partir del análisis de cada uno de los componentes del diagnóstico urbano, es posible, estructurar una propuesta de diseño que impacte positivamente en la dinámica urbana de la Avenida Francisco Solano López y su contexto inmediato, por ello, en primera instancia, resulta necesario entender cuál es la vocación del sector dentro la ciudad y sus relaciones, de acuerdo a su historia, las actividades que allí se realizan y la imagen que tienen del lugar aquellos actores involucrados.

El área en estudio tiene a disposición una importante red vial, lo cual potencializa al sector como una centralidad y la dota de una excelente accesibilidad y donde, se encuentran importantes actividades comerciales y de oficina, que se ven condicionados por la presencia de uno de los corredores peatonales más importante de Caracas como lo es el Bulevar de Sabana Grande, además de Plaza Venezuela y Plaza Brión de Chacaíto, como nodos de transporte y de ámbito metropolitano.

Ahora bien, la Avenida Francisco Solano López constituye una vía colectora de vital importancia para el correcto desenvolvimiento de la movilidad vehicular del sector de Sabana Grande, permitiendo conjunto a la Avenida Casanova y las diversas transversales que la comunican, establecer un importante circuito de actividades recreacionales, comerciales y de oficina, donde confluyen miles de personas diariamente, además de valores históricos que desde sus inicios se han caracterizado como un punto de encuentro y descanso.

Por ende, la Avenida Francisco Solano López viene a representar **un espacio de apoyo y soporte a la dinámica peatonal y vehicular del bulevar de Sabana Grande, donde su carácter histórico como nodo gastronómico agregan un plus a la esencia de este corredor**; a lo cual debe lograrse un equilibrio entre la movilidad y las actividades comerciales y de oficina entre el área de estudio.

9.2 CONCEPTO GENERADOR Y VISIÓN DE CONJUNTO.

La avenida Francisco Solano requiere la incorporación de políticas desarrollo urbano que permitan, **aprovechar todas las potencialidades que dispone y solventar el continuo deterioro y decaimiento** que se ha venido dando en las últimas décadas, permitiéndose así una integración a la estructura urbana y adecuación físicas-funcional con el resto del Área Metropolitana de Caracas.

La propuesta de diseño se enmarca dentro de un **escenario particular**, dado el rol de los **diversos actores** que influyen dentro del sector y **la influencia de la política en nuestro país**, enfatizada dentro del área de estudio, al ubicarse entre dos municipios con ideologías contrapuestas, por lo cual, se requiere que cada actor participe de manera integrada en la solución de los conflictos y problemáticas, a fin de lograr consenso democrático que beneficie a los ciudadanos y al espacio, y observando a la ciudad desde un enfoque integral de conjunto, formadas por los cinco límites políticos-administrativos municipales.

Las actuaciones para la intervención del área de estudio, deben estar enmarcadas dentro de dos grandes temáticas: la **movilidad peatonal y vehicular y la recuperación del espacio público**, a fin de generar condiciones propicias para el correcto desenvolvimiento de las actividades recreacionales, comerciales y de oficina y dotar de una mayor calidad de vida a los habitantes del sector.

En primer lugar, la movilidad de sector debe partir de la organización de los flujos y elementos de soporte a este proceso, como los nodos y paradas de transporte público (autobuses, metro bus, taxis, moto taxi etc.), zonas para estacionamiento y áreas de carga y descarga, ancho y distribución de los canales de circulación, entre otros. Dentro de este aspecto resulta fundamental consolidar y privilegiar la movilidad peatonal sobre la motorizada, a partir de la adecuación física el espacio en beneficio inicial del transeúnte, solventado sus necesidades y generando mayor comodidad para los viajes de tipo. Además, la inclusión de medios de transporte alternativos como la Bicicleta constituyen medidas innovadoras y oportunas ante el caos vehicular de la ciudad de Caracas desde un enfoque sostenible.

Por otro lado se tiene la recuperación y adecuación del espacio público, cuyo fin radica en recuperar el valor del suelo urbano, gracias a la intensificación de las actividades que se realizan en el sector y la generación de una dinámica activa y equilibrada durante todo el día. Para ello, resulta necesario definir y consolidar aquellos espacios estratégicos, como el retiro de

edificaciones, áreas aledañas a edificaciones o actividades importantes, intersecciones entre la Avenida Francisco Solano López y sus transversales, así como a su vez, fortalecer el conjunto de sistema de espacios públicos y principales corredores, aprovechando los diversos contra ejes en dirección Norte-Sur e integrar el circuito de actividades del sector de Sabana Grande.

Las inversión en estos proyectos, tendrá repercusiones a corto, mediano y largo plazo para cada uno de los actores involucrados, permitiendo, generar una dinámica urbana activa dentro de la avenida y un aumento el valor del suelo que conlleva grandes beneficios de plusvalía. Dentro de estos actores es importante mencionar el rol del Ministerio del Poder Popular para el Transporte Terrestre (a través del Metro de Caracas), PDVSA La Estancia (brazo social y cultural de Petróleos de Venezuela, S.A.) y la Universidad Simón Bolívar, como actores con aportes técnicos y/o financiero y la necesidad de cooperar con los departamentos de planificación y control urbano de las alcaldías de los municipios Libertador y Chacao, dado su rol como instituciones ejecutoras y promotoras en la rehabilitación de los espacios correspondientes a la propuesta.

9.3 EJES DE ACCIÓN DEL PROYECTO.

La conceptualización de ejes estratégicos tiene como objetivo estructurar y organizar de manera concisa los programas y sub-proyectos a tratar dentro de la propuesta urbano, a fin de abordar la transformación del sector de una manera integral, buscando abarcar la mayor cantidad de variables posibles englobadas dentro de los ámbitos: políticos, sociales, económicos, ambientales, espaciales y de movilidad.

Dichos ejes buscar determinar las directrices a partir del cual debe abordarse la planificación y desarrollo futuro del sector a fin de garantizar la visión que se tiene para el lugar. Para ello, se parte de la definición de cinco líneas estratégicas fundamentados además en las particularidades y necesidades identificadas en el diagnóstico



Imagen 9.1 Ejes estratégicos.
Fuente: Elaboración propia.

9.3.2 LINEAS ESTRATÉGICAS.

Espacios públicos y equipamientos de calidad.

El espacio público representa un elemento fundamental para las ciudades, debido a que es el medio predilecto para el ejercicio de la ciudadanía, representa el lugar indicado para expresiones culturales y artísticas, el cual nos permite interactuar y expresar ideas, por ende su rol como herramienta integradora es vital. Se busca que la Avenida Francisco Solano López no solo sea una vía de tránsito para el desplazamiento de vehículos y personas, sino que debe contener lugares para el descanso, la relajación y la recreación, los cuales deben cumplir con un conjunto características a fin de garantizar seguridad, y ser espacios multifuncionales apoyados por equipamientos de calidad.

Movible e integrada.

La Avenida Francisco Solano juega un papel determinante dentro de la movilidad del sector de Sabana Grande, por ende, debe garantizar al ciudadano poder desplazarse manera organizada, rápida, sencilla, segura e integrada al resto de la red de infraestructura y transporte del Área Metropolitana de Caracas. Las repercusiones derivadas de la optimización de este aspecto, permitirá adoptar un perfil de vía colectora y una nueva respuesta al espacio público a fin de contrarrestar el deterioro progresivo que se ha venido produciendo en las últimas décadas. Además, se debe incentivar la utilización de medios alternativos de transporte, que sean ambientalmente amigables como recorridos peatonales y en bicicleta

Competitiva y Flexible.

La Avenida Francisco Solano López, debe recuperar y adoptar una imagen urbana competitiva, capaz de alojar diversas actividades, generando una dinámica urbana atractiva ante los ciudadanos, buscando el equilibrio y respecto de roles, integrándose a los espacio aledaños como el Bulevar de Sabana Grande y la Avenida Casanova. Otra característica es la capacidad de adaptación y ser flexibilidad ante posibles cambios de necesidades y nuevas dinámicas urbanas, a fin de garantizar un desarrollo armónico a largo plazo.

Histórica y ambientalmente sostenible.

El desarrollo de la Avenida Francisco Solano López, debe venir acompañado de políticas de protección al medio ambiente que inciten el uso racional y eficiente de los recursos existentes; esto implica la recuperación y protección de los elementos naturales (Cuerpos de agua,

vegetación fauna), promover el consumo racional de energía y agua, políticas de estímulo al reciclaje y privilegios a medios colectivos y/o alternativos de transporte. Además, se debe proteger y estimular los valores históricos y patrimoniales del lugar, a fin de rescatar y mantener el carácter gastronómico y de esparcimiento de área de estudio y zonas aledañas.

Gestión compartida y eficiente.

Resulta fundamental el trabajo en conjunto entre los diferentes actores involucrados en la dinámica urbana del sector. Tanto el sector privado, como la sociedad civil deben incorporarse a la toma de decisiones y, conjunto a instituciones competentes y políticas públicas eficientes permitan hacer viables los planes y proyectos.

9.4. PROPUESTA DE DISEÑO URBANO.

Los lineamientos de diseño que se presentan a continuación, parten con la finalidad de solucionar los conflictos y problemáticas anteriormente identificados en el diagnóstico, a fin de garantizar una mejor calidad de vida para las personas que hacen vida en el lugar.

Para ello se decidió desarrollar los aspectos más influyentes dentro de la dinámica urbana de un sector, abordando la directrices que se consideran pertinentes a tomar, en relación a los usos del suelo, equipamientos, espacios público, movilidad vehicular y peatonal, incorporando aspectos técnicos que permitan reforzar la vocación del sector y la imagen a prospectiva que se tiene del área en estudio.

En materia de usos del suelo las intervenciones se enmarcan en consolidar y estimular las actividades comerciales, de oficina y residenciales dentro del sector mediante la intensificación de los usos del suelo y la adecuando de la ordenanza de zonificación vigente ante la dinámica céntrica del lugar, aprovechando para ellos terrenos sub utilizados o vacantes.

El desarrollo de equipamientos u otras actividades de impacto tanto local como metropolitano, como a su vez la promoción del sector mediante la gastronomía, representan acciones claves para establecimiento de una dinámica urbana que resguarde la seguridad del espacio público.

Estos equipamientos se plantean de acuerdo a las necesidades y la población objetivo del sector, por lo cual se buscan incorporar usos de carácter asistencial y socio-cultural que solventen los requerimientos de los habitantes del sector, así como también edificaciones con alcance

metropolitano, a fin de aprovechar las facilidades de accesibilidad del sector y sus características como nodo empleador. Para ello además se recuperan concepto e ideas planteados para los sectores de Plaza Venezuela, Las delicias y Chacaíto por Leal, I (2014), PDVSA La Estancia (2014) y Cardona, A (2014).

Dentro de la Avenida Francisco Solano se conforman espacios que deben ser objeto de planificación y representan las base de la propuesta a desarrollar, los cuales vienen constituidos por los áreas propias de esta vía colectora (Perfil de la avenida) como por los denominados ejes transversales, las intersecciones a nivel de acera y los espacios residuales. Mediante dichos espacios se busca establecer un sistema de áreas peatonales enlazadas que permita acceder de manera sencilla al sector de Sabana Grande y las zonas aledañas.

Dentro del aspecto de movilidad vehicular las acciones se concentran la organización espacial de la calzada y el replanteo en el funcionamiento del funcional del subsector de Plaza Venezuela alrededor de la Plaza Cipriano Castro. Además se requiere de un cambio en el enfoque del sistema de movilidad de la ciudad, el cual debe buscar integrar los distintos modos de transporte colectivo y no motorizados (autobús, bicicleta, taxi, moto-taxi, recorridos peatonales) desde una visión sostenible, que priorice estas modalidades sobre el automóvil particular y pueda dar respuesta a los futuros crecimientos urbanos.

Dentro de la Avenida Francisco Solano López se organizan las zonas de circulación mediante la reducción del número de canales vehiculares de cinco (5) a tres (3), y las áreas de servicio a la donde se establece la ubicación y características de los elementos de soporte para la movilidad tales como las paradas de transporte superficial (Autobuses, Metrobuses, Taxis, Moto Taxis), zonas de carga y descarga el aparcamiento de vehículos particulares.

Además se contempla el establecimiento de una ciclo vía segregada del tráfico automotor, dentro de la cual se contemplan diversos aspectos como la infraestructura ciclista mediante la dotación de aparcamiento seguros, el acondicionamiento de las diversas unidades de transporte público para el transporte de bicicleta y los diversos mecanismos de gestión y promoción

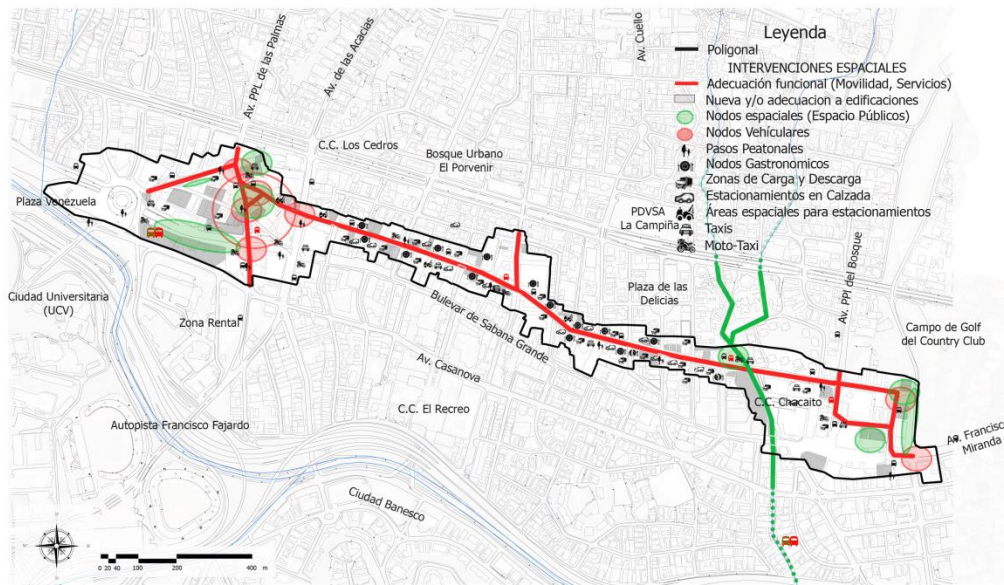


Imagen 9.2 Plano de intervenciones propuestas.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.1 ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES DE DISEÑO

Primeramente resulta necesario conocer los conceptos e ideas propuestas para el área en estudio, a fin de incorporar e integrar las impresiones encontradas en otros estudios.

Se destaca el contenido de los siguientes estudios contemplados: *Proyecto de Rehabilitación Integral del Bulevar de Sabana Grande y sus Zonas de Injerencia* (PDVSA La Estancia (2011), *Proyecto de Reordenamiento Integral del Sector de Plaza Brión de Chacaíto y su contexto inmediato* (Cardona A., 2014), *Proyecto de Rehabilitación del Espacio Conector entre el Bulevar de Sabana Grande y Plaza Venezuela* (Vegas I., 2014) de los cuales, se desprenden una serie aspectos que se presentan a continuación de acuerdo a cada subsector.

9.4.1.1 BULEVAR DE SABANA GRANDE.

A partir del *Proyecto de Rehabilitación Integral del Bulevar de Sabana Grande y sus Zonas de Injerencia* (PDVSA La Estancia (2011), pueden considerarse una serie de lineamientos de diseño, de posible aplicación dentro del Avenida Francisco Solano López y su área de injerencia. Los mismos se centran en los aspectos de Movilidad y usos del suelo, Pavimentación, Paisajismo (Sistema de Protección climática), Mobiliario Urbano y regulación de fachadas, mensajes visuales y sonoros.

Este conjunto de acciones parten del objetivo de minimizar los movimientos de pasos de vehículos que atraviesan el Bulevar, aumentando las áreas peatonales, ordenando los espacios y

asegurando el eje principal del corredor, y dentro de los cuales se resaltan para el presente análisis, las siguientes medidas llevadas a cabo:

- Minimizar los movimientos de pasos de vehículos que atraviesan el Bulevar, aumentar las áreas peatonales, ordenar los espacios y asegurar el eje principal del corredor:
- Dotación de pavimento adoquinado sinusoidal en un solo nivel.
- Colocar una franja de concreto de 2 metros de ancho con respecto al frente de las edificaciones, con sus respectivas losas para invidentes.
- Demarcación de los flujos vehiculares ajustándolos a un solo canal de circulación continua (necesarios para la Calle Chacaíto y el retorno de la Av. Pichincha con la Av. Guaicaipuro).
- Reubicación de kioscos y papeleras en las transversales del eje peatonal.
- Sustitución, actualización y optimización de las redes de servicios públicos (aguas servidas, aguas blancas, telefonías y alumbrados).
- Eliminación de las pérgolas existentes y dotar de sombrillas, mesas y sillas a los restaurantes y cafés.
- Dotación de paraguas invertidos como elemento paisajístico de resguardo a los transeúntes.
- Dotación de bolardos en los accesos de las rutas de emergencias (acceso controlado para el paso de vehículos al área peatonal, por motivos de mudanzas, trabajos de servicios o la necesidad de ingreso de unidades de bomberos y cuerpos policiales ante una situación de emergencia)
- Realización de inventario de fachadas que deben ser reguladas y de estructuras metálicas que deben ser removidas.
- Normar la disposición y tamaño de los mensajes visuales sobre las edificaciones que demarcan el Bulevar
- Realización del debido acompañamiento social a lo largo del proceso del proyecto.

9.4.1.2 CHACAÍTO.

Para este sector de la Poligonal, se recomiendan unas series de directrices dentro de la temática de movilidad y recuperación del espacio peatonal, estableciendo para ello la adecuación de los usos del suelo, el aprovechamiento de los terrenos subutilizados y vacantes para el desarrollo de equipamientos, la consolidación de importantes contra ejes y la implantación de

infraestructura de soporte al transporte público. Todo ello contemplado en el *Proyecto de Reordenamiento Integral del Sector de Plaza Brión de Chacaíto y su contexto inmediato* (Cardona, 2014).

Gran parte de las acciones y proyectos planteados son adecuados a las necesidades y problemáticas encontradas para el sub sector de Chacaíto por lo cual los mismo serán incorporados y adecuados a presente propuesta de ordenamiento de la Avenida Francisco Solano López con sus respectivas modificaciones que se crean conveniente dado el diagnóstico realizado

Entre las acciones puntuales propuestas se tienen:

- Ajuste de las respectivas ordenanzas de zonificación que incorporen los cambios en los usos del suelo. .
- Consolidación del Contra eje de la Avenida Santos Ermiry, constituido en su remate Norte por la propuesta del complejo de oficinas denominado Recinto Petrolero, seguido por el aprovechamiento de la recién restaurada Casa Primavera como un equipamiento socio-cultural, para finalizar en el remate Sur con un nuevo gran equipamiento multifuncional con espacios educacionales, deportivos y culturales, llamado Complejo Bello Monte Norte.
- El curso de la Qda. Chacaíto se establece la creación de un pasaje peatonal desde la Av. Libertador hasta el terminal de transporte propuesto para la Urb. El Rosal. Este pasaje estará acompañado por la creación de un conjunto de equipamientos y espacios comerciales para el disfrute, el descanso, la contemplación y la recreación, que hagan atractivo y seguro el transitar por sus áreas.
- Aprovechamiento del terreno actualmente ocupado por el Centro Colonial Comercial de Chacaíto, con el desarrollo de un equipamiento con usos mixtos entre actividades comerciales, de oficinas y principalmente recreativas.
- Diversas intervenciones puntuales en el espacio actual de la plaza Brión de Chacaíto como elemento físico-funcional interrelacionado con el BSG iniciando con la declaratoria como de Bien de Interés Cultural por el IPC.
- Construcción de diferentes plazas en espacios actualmente subutilizados, como es el caso de los niveles superiores de estacionamientos de los centros comerciales Chacaíto y Expreso. Es importante destacar, que los puestos para aparcamientos eliminados serán cubiertos por la nueva oferta de los futuros desarrollos inmobiliarios.

- Construcción de la llamada “*Plaza El encuentro*”, adyacencias que tiene con el límite entre los municipios Libertador y Chacao, reflejando el choque armónico entre un proyecto desarrollado en conjunto con las dos alcaldías.. Este espacio contará con dos nuevos bordes urbanos, el primero al Este constituido por un centro comercial en el espacio del antiguo CC. La Cortina y el segundo al Oeste con una edificación de oficinas, comercios y espacios culturales, ubicado en la actual feria de Chacaíto, lo que permitirá una conexión peatonal entre la plaza y Centro Artesanal Los Goajiros.
- Creación de un parque de bolsillo con un centro comunal para la Urb. El Bosque, ubicado en la Av. Santa Lucia.
- Desarrollo de un teatro en el antiguo Cine Broadway y la creación de un museo del reciclaje en el Edificio Toki Eder (con la integración con la parcela colindante al Sur),
- Reorganización de las rutas superficial, por medio de las propuestas de terminales de transportes, como el de la Urb. El Rosal y el Intercambiador Tamanaco (actualmente en construcción).
- Creación de un sistema intermunicipal de movilidad en bicicleta, en el que Chacaíto sea un nodo articulador del ciclismo urbano.

9.4.1.3 PLAZA VENEZUELA.

La propuesta contemplada en el *Proyecto de Rehabilitación del Espacio Conector entre el Bulevar de Sabana Grande y Plaza Venezuela* (Vegas I., 2014) se encuentra comprendida en 8 sub-propuestas, las cuales, buscan darle solución a distintas problemáticas del sector, dichos proyectos se desarrollan a partir de un eje central formado por la Gran Avenida, buscando crear un sistema de espacios peatonal que enlace el BSG hasta el Parque Los Caobos, privilegiando la movilidad no motorizada.

Al igual que para el subsector de Chacaíto gran parte de las acciones y proyectos planteados son adecuados a las necesidades y problemáticas encontradas en el diagnóstico de la Avenida Francisco Solano López.

Entre las Sub-Propuestas contempladas se encuentran:

Bulevar de Plaza Venezuela.

Representa el eje principal de la propuesta, donde se busca darle continuidad al Bulevar de Sabana Grande hasta las inmediaciones del Parque los Caobos y entre los cuales, los puntos de

conflicto Peatón/Vehículo, vienen a ser solventados con cruces peatonales a nivel de la acera, con adoquines similares a los del Bulevar de Sabana Grande. Las principales acciones llevadas a cabo radican en la ampliación de la acera a fin de reafirmar el protagonismo del peatón, e incluir nuevas actividades.

El concepto manejado por el autor resulta bastante interesante y se ofrece como una alternativa para la solución de las problemáticas del sector, no obstante dentro del mismo se deben realizar ciertas corrección dado que contiene proyectos puntuales controvertidos como la “*Sección Fuente; dirección redoma de la fuente de Plaza Venezuela, sentido Este-Oeste/Oeste-Este*” donde se propone en vista de la sub-utilización de este tramo y la necesidad de espacios públicos para el peatón 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, no obstante dicho espacio no cuenta con características propicias para el esparcimiento, dado sus condiciones físicas y el hecho de encontrarse a desnivel y no contar con un borde urbano que dinamice este lugar, por lo cual, su factibilidad no resulta conveniente y no se recomienda la implantación de este tramo tal y como se plantea actualmente.

Ciclocaminería

Parte de la oportunidad de darle continuidad a los proyectos de ciclo vías llevados a cabo por la Alcaldía Libertador, donde se proponen las características físicas y funcionales que debe disponer para el tramo correspondiente entre el Parque de los Caobos y la Avenida Las Acacias y donde además se menciona su posible extensión por las avenidas Solano y Casanova

Acera Previsora

Comprende la intervención de espacio de la calzada proveniente de la Avenida Bolivia, la cual se colocaría a nivel de la acera, creando un espacio más amplio para el peatón, incorporando el uso de demarcadores viales para definir el tramo vehicular tanto de esta vía como en la Ave. Las acacias.

Además se plantea 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 el punto de carga y descarga de pasajeros.

Dicha idea resulta interesante, dado que constituye una solución oportuna para este tramo de la poligonal

Torre Comercial

Esta intervención radica intensificar el uso comercial en la parcela correspondiente al Mercado la “Asoc. Coop. La Gran Manzana” a través de una estructura capaz de albergar una mayor variedad de actividades donde además incorpora el uso de oficinas, característico del sector.

Museo Café. La Estación de Servicio Los Caobos

Parte de la necesidad de recuperación del valor patrimonial de esta edificación la cual en la actualidad se encuentra utilizada como taller mecánico y venta de repuestos, actividad que deterioró significativamente la estructura.

El concepto parte de la instauración de un “Museo Café” que contara con un juego de alturas que permite aprovechar las visuales a partir conservación y utilización como espacio del techo de la estación de servicios que posteriormente se comunicará con un techo que se conecte con una nueva edificación propuesta.

Plaza Terminal. Plaza Venezuela

Busca provechar las zonas blandas al borde de la Gran Avenida a fin de organizar los modos de transporte urbano ubicados en este sector. Se propone dentro de los terrenos del SEBIN, una estructura que cumpla funciones de terminal de autobuses, complementado con la actividad comercial y fortalecida por la dinámica del bulevar.

El aspecto controversial para esta edificación radica en establecimiento de una plaza abierta que actúa como un mirador hacia la plaza Venezuela, dado que al ubicarse dentro de la edificación y hallarse en diferente nivel (Altura), puede a ver conflicto en la definición de lo público y funcionamiento de este espacio, dado que el mismo pudiera tender a ser privatizado, el hecho de que dinámica del mismo no compita con los espacios aledaños y produzca el abandono del mismo u otros y se garantice la seguridad a sus usuarios.

ZonaRental

Se propone la continuación de los proyectos contemplados para estas áreas incluyendo los ideales de que en algún momento se reanude la construcción y este proyecto se vea materializado. Además se estipula la adecuación del mismo ante los cambios de dinámica del sector donde se indica que se incorpore al Norte el desarrollo de la Plaza Terminal y al Este la rehabilitación de la cancha de fútbol frente a la Zona Deportiva

9.4.2 USOS DEL SUELO.

El objetivo principal dentro de este aspecto, se enmarcan en consolidar y estimular las actividades comerciales, de oficina y residenciales dentro del sector, principalmente, aquellas que promueven la utilización del espacio público y que históricamente han sido emblema del lugar, como los locales gastronómicos; por ende las acciones a tomar se centran en la intensificación de los usos del suelo y la adecuando de la ordenanza de zonificación vigente ante la dinámica céntrica del lugar, a fin de fortalecer las actividades comerciales y de oficinas, sin desestimar el rol de la vivienda como elemento dinamizador y estructurarte de la dinámica de un sector.

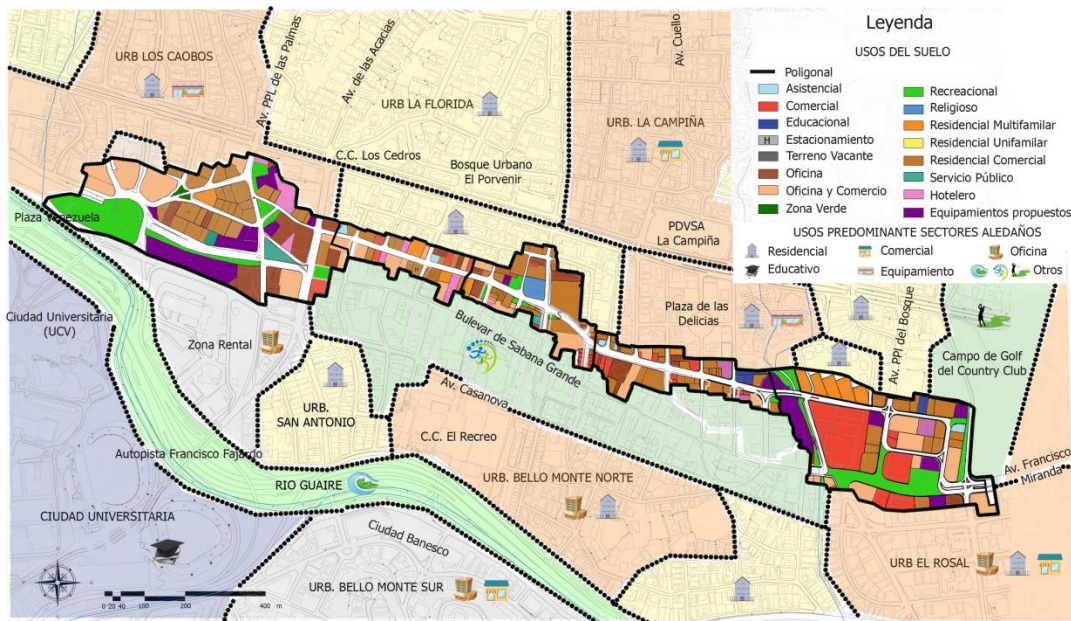


Imagen 9.3 Plano de uso del suelo propuesto.

Fuente: Elaboración propia.

Resalta fundamental el aprovechamiento de terrenos sub utilizados o vacante, para el desarrollo de equipamientos u otras actividades de impacto tanto local como metropolitano, dado que estas intervenciones, serán clave para establecimiento de una dinámica urbana que resguarde la seguridad del espacio público.

Las Fachadas comerciales de las edificaciones también corresponde otra variable a considerar, debido a las repercusiones que puede llegar a tener en la percepción del peatón sobre el borde urbano y su relación con el espacio; por ende, se plantea normar dicho aspecto mediante la uniformidad de las cubiertas y los anuncios publicitarios que ofrecen los comercios, teniendo como referencia los realizado en el Bulevar de Sabana Grande, destacando la posibilidad de ser

flexibles e incorporar cubiertas de mayor tamaño en las calles y retiros donde no se plantee vegetación.

Dentro de cada subsector de la poligonal se distribuyen diversas actividades, las cuales a su vez, varían en sus características físicas y funcionales, no obstante, se encuentran interrelacionadas, pudiendo identificar diversos roles y actividades de acuerdo a cada tramo de la avenida. Por ello, se propone que cada subsector disponga de identidad propia y se especialice de acuerdo a sus fortalezas y oportunidades, a fin de garantizar que la Avenida Francisco Solano López ofrezca espacios ante diversos gustos y necesidades de las personas, y la misma no se constituya como una vía repetitiva y monótona.

9.4.2.1 SUBSECTOR I (S1). PLAZA VENEZUELA.

El rol principal de este subsector se determina como un lugar para el esparcimiento y trabajo de escala metropolitana, donde confluyen diversos modos de transporte como el Sistema de Transporte masivo Metro (Lineas 1 y 3) y rutas de transporte superficial, alojando paradas terminales de rutas interurbanas, que lo convierten en un importante nodo de movilidad dentro de Caracas.

El aprovechamiento de las parcelas vacantes o subutilizadas resulta fundamental para el desarrollo y solución de los conflictos de movilidad encontrados, donde se recomienda la implantación de edificaciones multifuncionales y flexibles, que permitan la adopción de un borde urbano que contenga al espacio, lo dote de seguridad y dinamice al sector.

Entre las acciones específicas a tomar, en cuanto a los usos del suelo para este subsector, se tienen:

- Implantación de usos mixtos en la Avenida Bolivia, permitiendo la adopción de vivienda multifamiliar con comercio en planta baja.
- Aprovechamiento de parcelas vacantes y subutilizadas para alojar diversos equipamientos de escala metropolitana como la propuesta de Museo Café Estación de Servicio Los Caobos, Torre Comercial, Plaza Terminal, Zona Rental, Centro de emprendimiento Start-Up hubs, Estacionamiento vertical.
- Reubicación del comercio informal, a partir de la de la sustitución de esta actividad en la parcela del mercado La Gran Avenida por una estructura consolidada que además de alojar locales comerciales, compagina usos de oficina y servicios.

- Creación de nuevo nodo de actividades metropolitana a partir de los espacios y parcelas subutilizadas en el remate de la Avenida Quito, donde se plantea un espacio abierto que permita ordenar la dinámica vehicular y su vez relacione a los habitantes del sector, previendo para ello además un equipamiento de carácter socio-cultural-productivo.
- Adecuación física de la edificación utilizada por la Asociación Civil Pro Defensa de Jubilados y Pensionados de la policía Metropolitana, dado su ubicación estratégica, que da lugar a un alto valor del suelo y la tipología edilicias que posee la construcciones en cuestión.

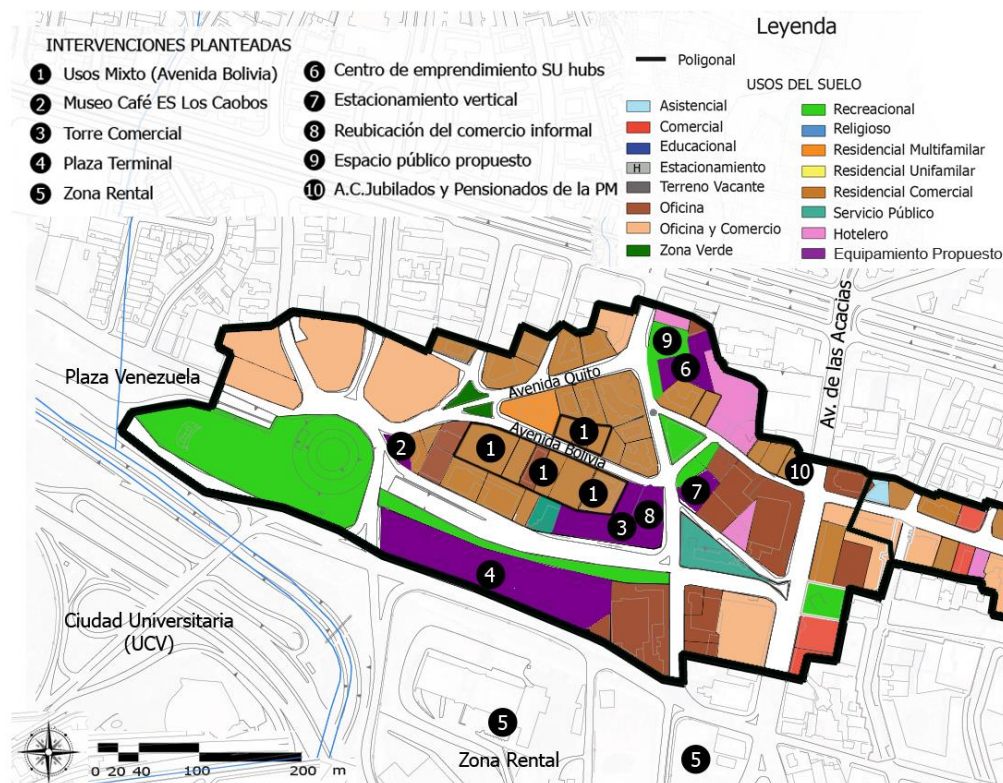


Imagen 9.4 Plano de intervenciones específicas S1.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.2.2 SUBSECTOR II (S2). AV. FSL ENTRE CALLES LAS ACACIAS Y SAN GERÓNIMO.

Se observa como un tramo de enlace entra el sector de Plaza Venezuela y La Plaza la Iglesia, donde las actividades de Oficina, Vivienda y Comercio van a definir la dinámica urbana de este subsector.

La incorporación de actividad residencial resulta fundamental para este trayecto, dado las problemáticas asociadas al abandono del espacio, motivado a la poca presencia de personas en

diversos momentos del día y la baja proporción edificaciones destinadas a este uso en comparación con el resto de la avenida.

Entre las acciones específicas a tomar, en cuanto a los usos del suelo para este subsector se tienen:

- Surgimiento de edificaciones de uso mixto que contengan uso residencial, aprovechando aquellas parcelas con construcciones blandas.
- Intensificación de la actividad residencial en calles locales y paralelas aledañas, permitiendo la instauración de vivienda multifamiliar y comercio de carácter local en las principales calles transversales y corredores peatonales que conectan directamente con la Urbanización de la Florida, como la Avenida Los Jabillos.
- Incorporación de actividad comercial en planta Baja dentro de las edificaciones de Misión vivienda, aprovechando además el retiro de fachada adoptado, el cual rompe con la continuidad espacial de los bordes construido y puede ser utilizado como espacio para la instauración de cafés.

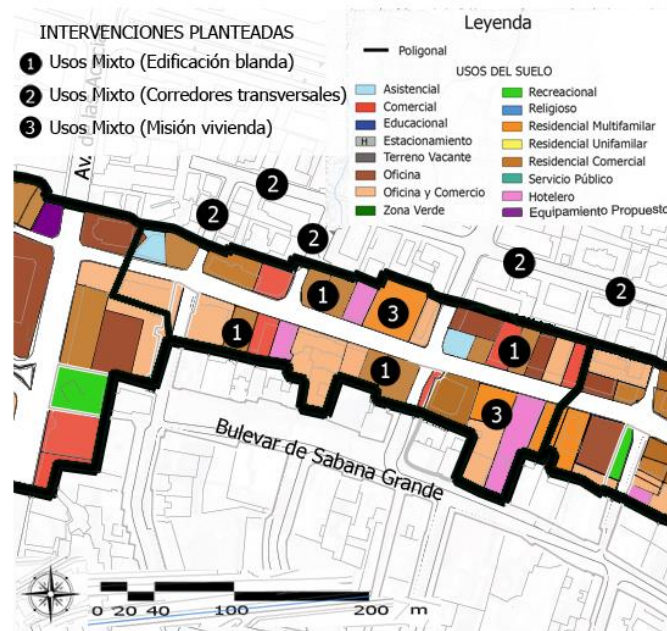


Imagen 9.5 Plano de intervenciones específicas S2.

Fuente: Elaboración propia.

9.4.2.3 SUBSECTOR III. PLAZA LA IGLESIA

La presencia de Iglesia Inmaculada Concepción de Recreo y sus espacios aledaños, organizan la dinámica de este sector, congregando un importante espacio de esparcimiento y descanso para habitantes y visitantes. Se evidencia la existencia de grandes complejos residenciales y de oficina

de escala metropolitana, por lo cual, se debe contemplar la adecuación de edificaciones blandas a esta dinámica urbana.

Para este subsector resulta fundamental estudiar la posibilidad de unificar parcelas, que permitan la adopción de nueva tipologías edilicias y soporten una mayor densidad en actividades residenciales y comerciales, previendo sus características volumétricas, a fin de garantizar un borde urbano homogéneo, donde se respeten aquellos hitos y nodos históricos (la iglesia Inmaculada Concepción del Recreo.), tanto a nivel de su estructura física y funcional, como la percepción sobre ellos (actividades no compatibles, visuales, áreas de ventilación e iluminación, etc.)

Entre las acciones específicas a tomar, en cuanto a los usos del suelo para este subsector se tienen:

- Intensificación de las actividades comerciales y residenciales, permitiendo vivienda multifamiliar en la Avenida Solano e incorporando a la ordenanza las actividades comerciales que se han dado lugar en calles más locales, como la Calle Negrin, Calle Las Flores y Calles Los Apamantes
- Estimulación de actividades gastronómicas en aquellas parcelas que por su limitada área de superficie, no permitan el establecimiento de edificaciones de mayor densidad constructiva y usos mixtos. (Parcelas Adyacentes a la Plaza la Iglesia)
- Sustitución de la actividad comercial (Auto lavado) en la parcela aledaña a la Plaza la Iglesia para el establecimiento de equipamiento asistencial de carácter Local
- Replanteo de las parcelas empleadas para estacionamiento, para la incorporación de actividades residenciales y de oficina con comercio, que permitan dotar de un borde urbano más agradable y acorde al contexto de la Avenida Solano.

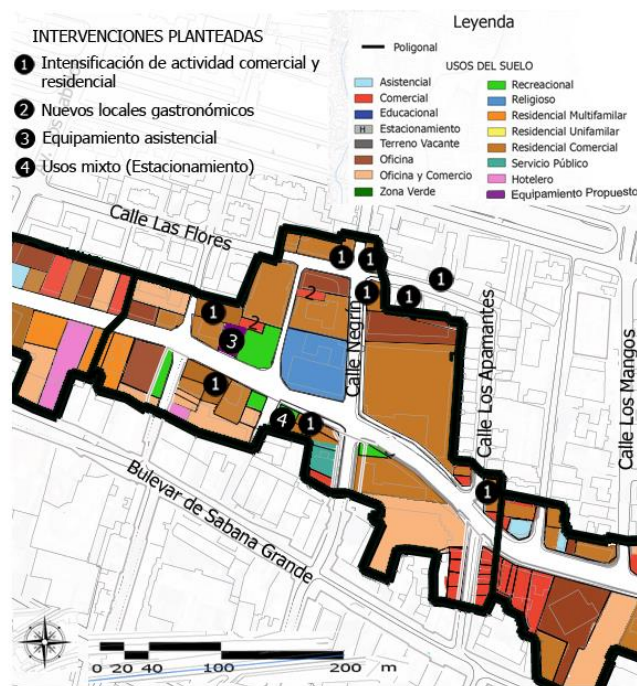


Imagen 9.6 Plano de intervenciones específicas S3.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.2.4 SUBSECTOR IV. AV. FSL ENTRE LAS CALLES LOS APAMATES Y LA 3ER AV. DE LAS DELICIAS

Las actividades gastronómicas y los pasajes peatonales definen la dinámica de este subsector, donde además se pretende establecer equipamientos de carácter local para los residentes del sector.

Entre las acciones específicas a tomar en cuanto a los usos del suelo para este subsector se tienen:

- Adecuación de los espacios adyacentes a las fachadas de locales gastronómicos a fin de favorecer y estimular estas actividades.
- Ampliación de la Unidad Educativa Colegio Mariscal Sucre.
- Aprovechar los espacios adyacentes a la Quebrada de Chacaíto para la instauración de equipamientos, de carácter comercial, deportiva y cultural y de soporte (transporte), previendo su ubicación en zona de riesgo y las limitaciones y medidas mitigantes pertinentes.
- Consolidación del eje de actividades de la Avenida Santos Erminy y la conectividad con el futuro Complejo Petrolero

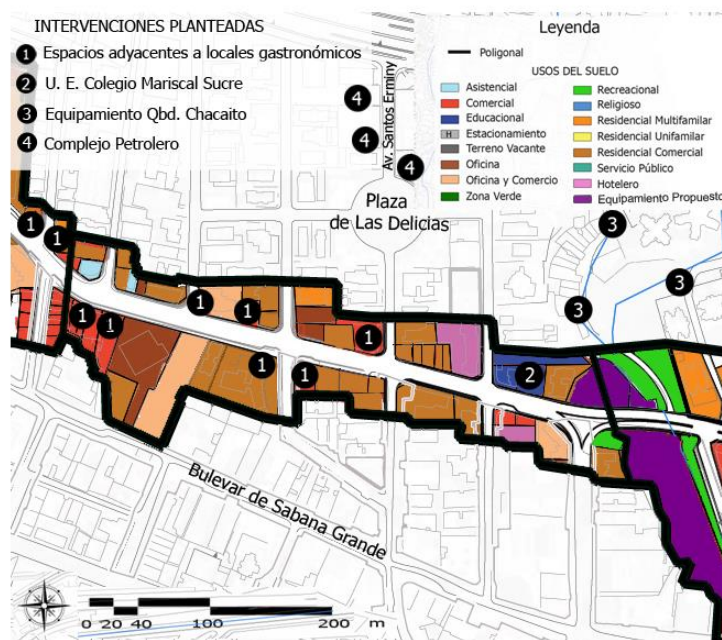


Imagen 9.7 Plano de intervenciones específicas S4.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.2.5 SUBSECTOR 5 (S5). PLAZA BRIÓN DE CHACAÍTO

Las actividades comerciales y de esparcimiento representan la identidad funcional del sector, congregado su dinámica alrededor de la Plaza Brión de Chacaíto, la cual destaca por ser un importante nodo de transporte e intercambio modal.

La propuesta dentro este su sector se centran en la adecuación y rehabilitación de edificaciones en mal estado y el aprovechamiento de parcelas subutilizadas, además, de la reformulación de las actividades adyacentes a la quebrada de Chacaíto dadas su implicaciones en materia de riesgo. Para ello se incorpora y se hace referencia a los lineamientos desarrollados por Cardona para este sector en estudio.

Entre las acciones específicas a tomar en cuanto a los usos del suelo para este subsector se tienen:

- Aprovechamiento de parcelas vacantes y subutilizadas para alojar diversos equipamientos de escala metropolitana como Plaza Asistencial de Transporte, Centro Recreacional Chacaito, Plaza el Encuentro, Equipamiento (Biblioteca y oficina)
- Reubicación del comercio informal en zona de riesgo, contemplando para ellos los espacios del Boulevard peatonal (Hasta la Calle Hidalgo) y dos pasajes comerciales-peatonales al sur de la Plaza Brión.

- Habilitación de los espacios adyacentes al equipamiento de Salud Chacaíto instaurando una plaza y complementado con un equipamiento que funcione como centro comunal en la parcela que da frente a esta edificación.
- Aprovechamiento su localización estratégica y la existencia de una edificación blanda (Auto lavado) en la parcela ubicada en la intersección de la Avenida Francisco Solano con la Principal del Country Club, como equipamiento de escala metropolitana para actividades Culturales\Artísticas.
- Adecuación de los espacios y construcciones existentes en materia de transporte, a fin solventar conflictos y satisfacer las necesidades (comodidades) de los usuarios, como la incorporación de un terminal de pasajero y los espacios destinado a la parada de transporte superficial y acceso al sistema de transporte subterráneo.
- Recuperación de edificaciones de carácter histórico patrimonial, agregando además actividades culturales-educativos (Museo Teatro Broadway) que fomenten valores ciudadanos e históricos

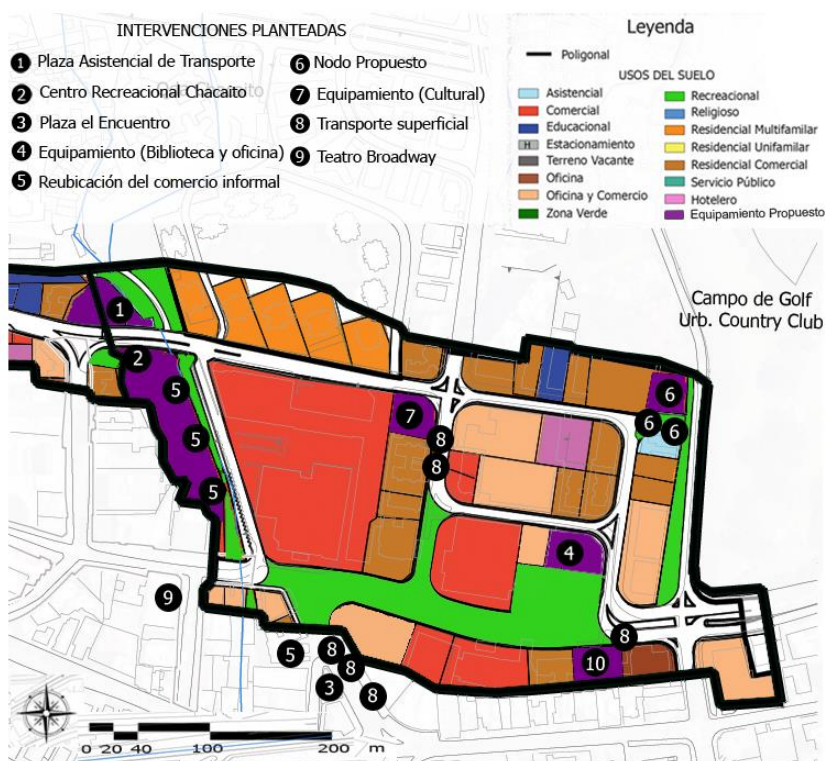


Imagen 9.8 Plano de intervenciones específicas S5.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.2.6 MERCADOS TEMPORALES

La existencia de mercados temporales en los principales espacios públicos y calles transversales a la Avenida Francisco Solano López representa un aspecto importante dentro de la dinámica del sector, dado las oportunidades y consecuencia que dicha actividad genera (empleo, actividad dinamizadora del espacio, aportes económicos para instituciones públicas por la utilización del espacio, entre otras) y la posibilidad de conectar peatonalmente con la avenida Libertador, por ende, se presenta a continuación una serie de recomendaciones y acciones a tomar para estas actividades:

- Pueden ser desarrollados en calles transversales de carácter local y preferiblemente (Se recomienda que únicamente) en aquellas que vías sin continuidad (*calles ciega*) o flujo vehicular bajo. Para ello se proponen los remates de las calles Las Flores, Paraíso, San Gerónimo y la Avenida Los Mangos, además de la Calle El Cristo (la cual es utilizada en la actualidad para ello)
- Se plantea que su implementación se realice por lo menos un día específico de la semana (En la actualidad se ejecutan los días jueves, por lo cual, se recomienda seguir con dicha directriz). Además resulta beneficios su funcionamiento los días sábado o domingo, debido a la baja intensidad de flujo vehicular y peatonal, de tal forma que dicha actividades dinamicen la avenida Francisco Solano López.
- Se propone su adecuación física y reorganización, de tal forma que se optimice los espacios utilizados y recorridos, previendo la incorporación de elementos que mejoren la iluminación y la ventilación en caso de ser necesario.
- Se plantea la posibilidad de establecer ferias o jornadas comerciales durante días consecutivos, durante ciertas fecha estratégicas en el año, lo cual no solo estimularía el empleo y la dinámica del lugar sino que además permitiría recaudar ingresos extras.
- Resulta necesario considerar las repercusiones a nivel de desechos e impacto sobre el mobiliario urbano que se puedan llegar a generar.

9.4.2.7 PASAJES COMERCIALES.

Los pasajes comerciales representan hitos arquitectónicos e históricos del lugar, los cuales permitan la conectividad norte-sur entre la Avenida Francisco Solano López, el Bulevar de Sabana Grande y Avenida Casanova, dado sus características de permeabilidad, no obstante, en la actualidad esta particularidad se encuentra entre dicha debido a la privatización de estos

corredores, donde se ha restringido la posibilidad de paso a ciertos usuarios, como es el caso en la avenida Francisco Solano López de los Pasajes del Hotel Lincoln Suites, el Centro Empresarial Sabana Grande y el enlace entre la Torre Oasis y el edificio 3H

Por ende resulta necesario recuperar el carácter permeable de estos espacios y/o generar estructuras similares, dado que no solamente repercuten en la movilidad peatonal de las personas sino que además estimula la economía y generan espacio de ocio. El pasaje comercial de Galerías Bolívar y Pasaje La Concordia son hitos del sector que aun conservan su carácter permeable y alojan comercios emblemáticos, y por donde diariamente circulan cientos de personas.

Para el caso específico de la Avenida Solano y la posibilidad de generar nuevas estructuras de este tipo, solo se tiene a disposición una parcela blanda que da frente a esta vía y al BSG, correspondiente al mercado informal colindante a la quebrada de Chacaíto, donde se plantea el Centro Recreacional Chacaito, dado que las parcelas que pudieran ser utilizables para ello (Edificio Araure), fueron provista para la construcción de Misión vivienda. Cabe destacar la posibilidad de establecer estructuras permeables para el peatón al sur de la Plaza Brión de Chacaíto, como es el caso del Pasaje Comercial y Pasaje Comercial la Cortina

Debido a las limitantes, las principales medidas a tomar para estos espacios, se basan en la recuperación estos espacios para el peatón, concientizando a los propietarios sobre los beneficios económicos y sociales, que representan, tanto para la ciudad como para ellos.

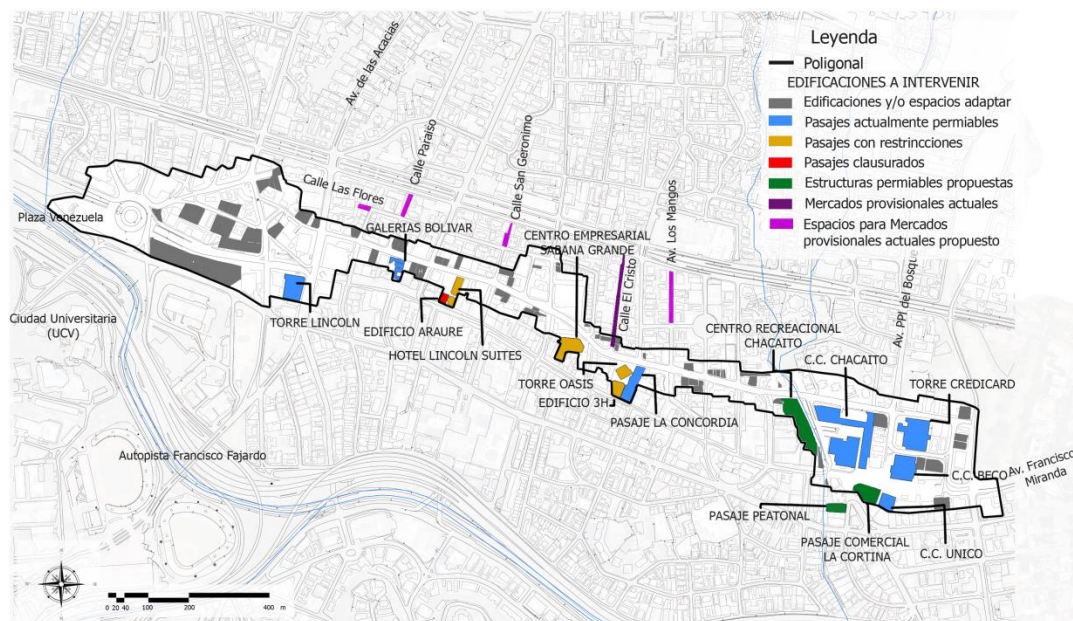


Imagen 9.9 Edificaciones y espacios a intervenir.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.

Los equipamientos representan usos estratégicos que congregan actividades de soporte a la vivienda y el trabajo, permitiendo dotar de un servicio a la población, a fin de solventar necesidades, mejorar su la calidad de vida y a su vez dinamizar y rehabilitar espacios. Por ende, se propone la creación de nueva infraestructura que complemente la dinámica de los subsectores y equipamientos existentes.

Estos equipamientos se plantean de acuerdo a las necesidades y la población objetivo del sector, por lo cual se buscan incorporar usos de carácter asistencial y socio-cultural que solventen los requerimientos de los habitantes del sector, así como también edificaciones con alcance metropolitano, a fin de aprovechar las facilidades de accesibilidad del sector y sus características como nodo empleador.

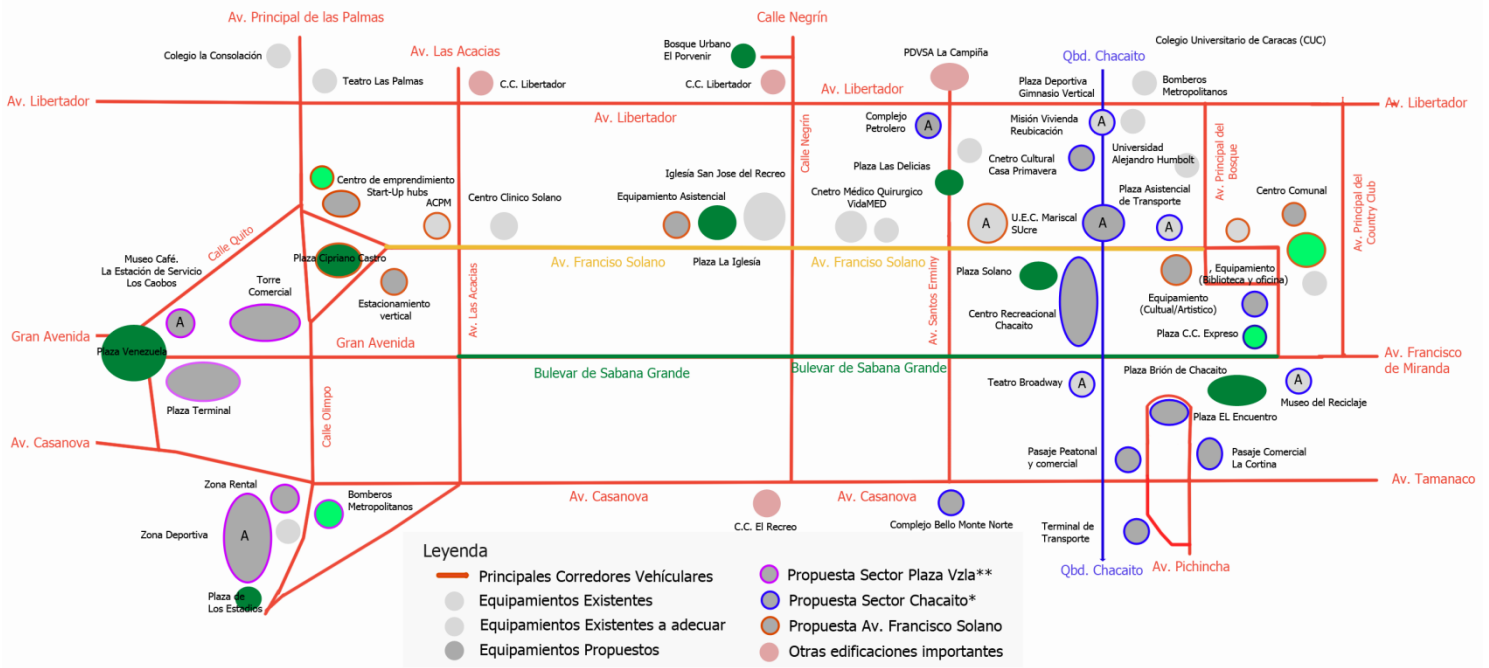


Imagen 9.10 Sistema de equipamientos.

Fuente: Elaboración propia.

Para el sector de Plaza Venezuela se propone el establecimiento de dos equipamientos en las inmediaciones de la Plaza Cipriano Castro, los cuales se complementaran mediante un espacio público que permita instaurar un importante nodo de esparcimiento de ámbito local y solventar las necesidades de movilidad del sector. Se propone que dichos equipamiento sean de carácter socio-cultural-productivo (Centro de emprendimiento Start-Up hubs, Biblioteca Comunal, Centro Parroquial, Asociación de Vecinos) a fin de promover la integración de los habitantes del sector,

dadas además la incorporación al sector de una significativa cantidad de personas provenientes de la construcción de Viviendas en las Zonas aledañas (Avenida Libertador),

Como elemento innovador se propone la incorporación de los denominados centro de emprendimientos Start-up hubs, los cuales representan espacios compartidos para autónomos o pequeñas empresas, a fin de aprovechar la reducción en costos que representa para aquellas personas emprendedoras que deseen iniciar un negocio.

Otro equipamiento planteado para el subsector de Plaza Venezuela, constituye la instauración de una edificación multifuncional que congregue usos de oficina y estacionamiento vertical de dominio público, a fin de aprovechar las condiciones de accesibilidad de la zona, tanto a la red vial como a los diferentes modos de transporte y solvente las necesidades de estacionamientos de la zona.

En las inmediaciones de la Plaza la Iglesia se propone el establecimiento de un equipamiento de carácter asistencial, con el objetivo de solventar la carencia de ambulatorios de dominio público para los habitantes del sector, no obstante, la implantación de otras actividades de este ámbito como guardería, casa cuna, casa hogar, geriátricos y ancianatos (entre otros) también pueden llegar a ser oportuno. Se plantea que dicha edificaciones congregue actividades comerciales que se han compatibles y permitan dotar de mayor dinámica el espacio público inmediato.

En la intersección de la avenida Francisco Solano con la avenida Principal del Bosque, se tiene la disposición de una parcela con uso y construcción blanda, donde se propone la instauración de un equipamiento de carácter cultural\artístico y de ámbito metropolitano, dado las oportunidades de accesibilidad y su ubicación estratégica. La instauración de una edificación que congregue actividades de ocio y que su vez permita una dinámica urbana no solo diurna sino además nocturna, complementa apropiadamente el rol gastronómico y de disfrute, que históricamente ha caracterizado a la avenida.

La habilitación de los espacios adyacentes al equipamiento de Salud Chacaíto se presenta como un oportunidad para el establecimiento de un importante nodo y el posible rescate de la Avenida Principal del Country Club para el peatón, por ende, se propone complementar las edificaciones asistencial ya mencionada, con otras construcción de soporte para la población. Para ello se recomienda una edificación para la administración pública que garantice un flujo constante y resguarde al espacio o la ampliación de este centro de salud ya mencionado.

Esta nueva distribución del espacio hace necesaria la adecuación físicamente del perfil de calle de la avenida, previendo y diferenciando el espacio para el flujo continuo peatonal (Zonas de tránsito) y aquellas áreas de descanso o disposición de mobiliario y arborización, además de proveer elementos innovadores que garanticen un espacio público confortable y se han de agrado para el caminante.

Por ellos las acciones a tomar en consideración, dentro de este aspecto son las siguientes:

- La Avenida Francisco Solano se caracteriza por contar una acera variable en cuanto a sus dimensiones, la cual se encuentra ligada a las actividades de las edificaciones que conforman su borde, por ende, se propone como norma general, destinar un espacio mínimo dos (2) metro de ancho para la circulación peatonal, los cuales vendrán representados de manera lineal, sin cambios brusco ni elementos que obstruyan la circulación. Se ubicaran preferiblemente al borde del límite de la parcela, tal como se representa en la imagen 9.12 como zona de tránsito.
- Las actividades comerciales han de respetar los espacios de tránsito y demás áreas de descanso y servicios, por ende se limita la disposición de elementos físicos (mobiliario, anuncios publicidad) en zonas no adecuadas para ellos o que generen conflictos y deterioren la percepción del espacio público
- Las áreas destinadas al descanso, disposición de mobiliario y vegetación serán variables de acuerdo a las características funcionales de cada tramo de la avenida y los retiros existentes, las cuales además, deben compaginar con aquellas zonas de servicio y elementos para la movilidad (señalización vertical, parquímetro etc).
- Dentro de las áreas de descanso deben contemplarse aspectos como la iluminación y ventilación, a través de la formulación de la una propuesta de vegetación y correcta disposición de pérgolas, a fin de crear un microclima agradable para el peatón.
- Se recomienda establecer mecanismos y estimular el mantenimiento del espacio por parte de los comercios, dado la conveniencia tanto para ellos como para la administración pública.

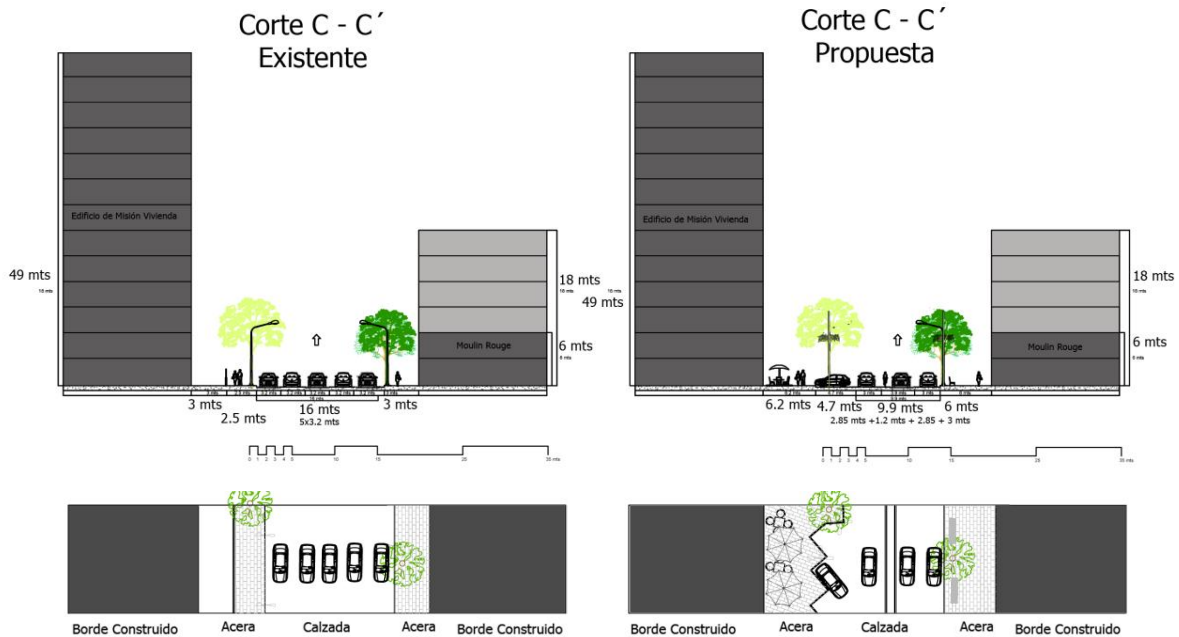


Imagen 9.13 Corte C-C' Av. Francisco Solano López entre el Mounlin Rouge.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.4.2 EJES TRANSVERSALES.

A fin de establecer un sistema de espacios interconectados, se plantea consolidar una serie de corredores transversales al Bulevar de Sabana Grande, que permitan la conectividad norte-sur entre la Avenida Francisco Solano López, la Avenida Casanova y los sectores aledaños como la Florida y Bello monte.

Dichos contraejos deben consolidarse como espacios con identidad propia, dotados con condiciones físicas que generen un ambiente agradable para el peatón y los cuales a su vez conformaran un circuito al norte de la poligonal que conectaran entre sí mediante la Calle Mirador y aquellos los nodos e hitos más relevantes

Se propone primeramente recuperar y utilizar las características ambientales que históricamente han definido a la urbanización de la Florida, reflejadas claramente en la toponimia de las vías, además de aprovechar las visuales que se generan, gracias en parte, a la Majestuosidad de las laderas del Parque WarairaRepano (Ávila) donde para ello la vegetación va jugar un papel transcendental.

Por ende se establece que en los principales corredores transversales (Avenida Principal de las Palmas, Avenida Las Acacias, Avenida Los Jabillos, Avenida Los Mangos y Avenida Principal del Bosque) contengan arborización asociada a su nombre, ya se ha de manera puntual mediante

la generación de un espacio público (Plaza o parque) que la contenga o empleada como arborización a lo largo de la vía.

Entre las directrices recomendadas para estos espacios se tienen:

- Para el perfil de calles de estos corredores, se propone la ampliación de acera, previendo únicamente dos canales de circulación en la calzada para vehículos, a fin de generar un espacio agradable para el peatón.
- Similar a la Avenida Francisco Solano, la distribución espacial de la acera será estructurada por una zona de tránsito, la cual debe estar garantizada y será compaginada por las áreas para la disposición de elementos naturales (Arborización) y físicos (mobiliario, anuncios publicidad) y las áreas de servicio a la movilidad vehicular (Estacionamiento etc.).
- Deben contemplarse aspectos como la iluminación y ventilación de la avenida, a través de la formulación de la una propuesta de vegetación y disposición de pérgolas, a fin de crear un microclima agradable para el peatón y no obstruir la visuales que se generan.

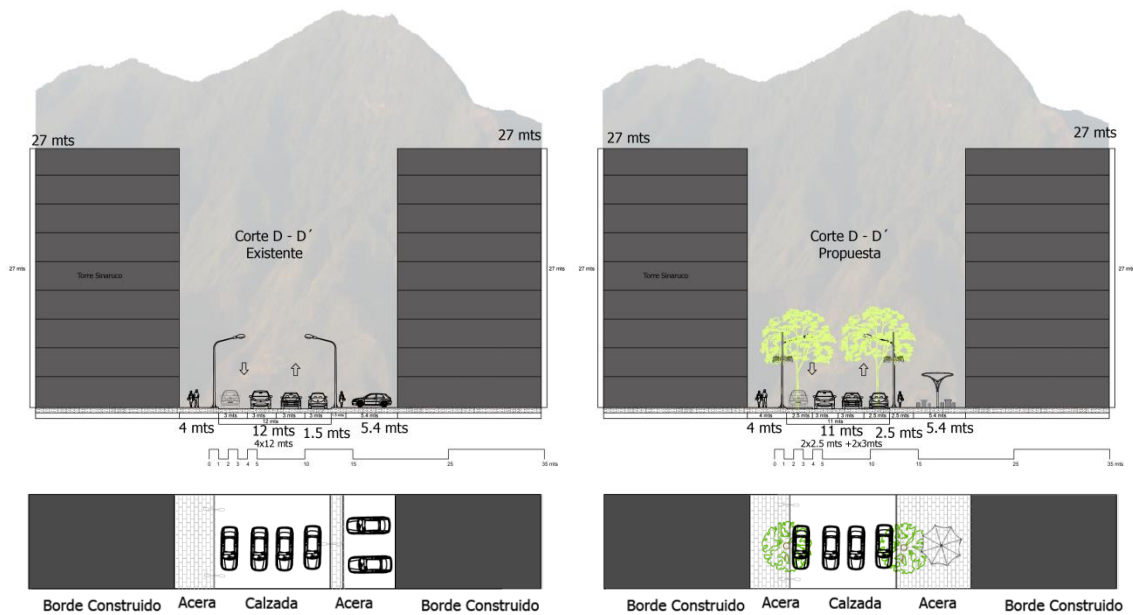


Imagen 9.14 Corte D-D' Av. Los Jabillos.

Fuente: Elaboración propia.

9.4.4.3 INTERSECCIONES A NIVEL DE ACERA

Resulta importante organizar los nodos peatonales que se forman entre el cruce de los anteriores Ejes Transversales y la Avenida Francisco Solano, a fin de responder ante la nueva dinámica urbana que se espera, producto del nuevo flujo peatonal y el importante rol que van a tener estos espacios.

El establecimiento de paso a nivel de acera se realiza en los principales ejes transversales donde se comunican con importantes nodos e hitos como lo son la Avenida Los Jabillos, la Avenida Los Mangos y la Avenida Santos Erminy, y parten con la finalidad de privilegiar al peatón sobre el vehículo, favoreciendo las comodidades del mismo y proporcionando mayor seguridad

Entre las acciones propuestas para estos espacios se tienen:

- Reconocer el flujo natural del peatón en el cruces de las acera, permitiendo a al mismo tomar direcciones vertical si así lo desea. Por ello se sustituye la demarcación horizontal de la cebrá tradicional por la denotación de una superficie.
- Restringir las actividades asociadas a la movilidad (Estacionamientos, parada de autobuses, paradas de taxis, moto-taxi) a por lo menos 15 metros a ambos costados de la intersecciones
- Establecimiento de Bolardos que delimiten el espacio vehicular y protejan del tráfico.
- La demarcación vertical y horizontal es importante dentro de estos espacios a fin de organizar los espacios a utilizar por los vehículos y peatones y poder garantizar la seguridad de estos últimos.

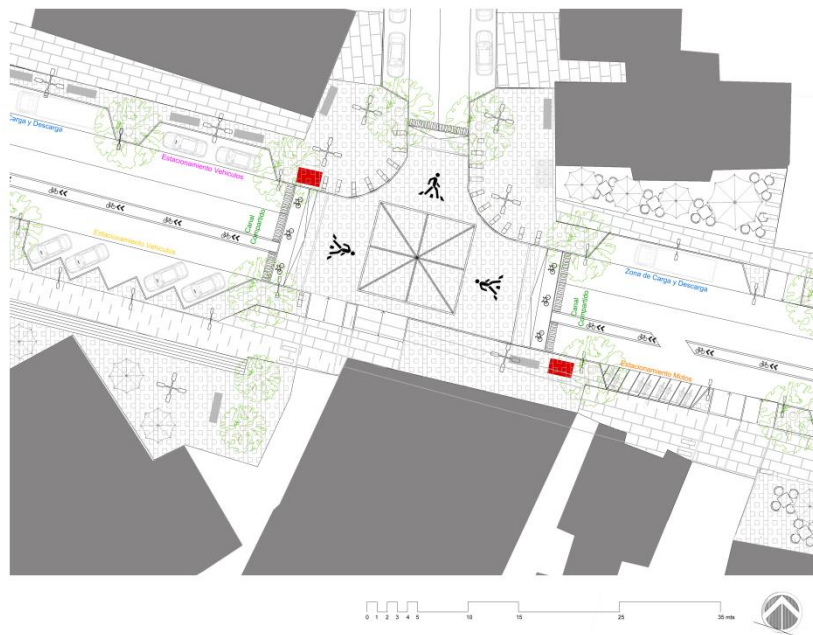


Imagen 9.15 Prueba de diseño, intercesiones a nivel, tramo Av. Francisco Solano López con cruce Calle Los Mangos
Fuente: Elaboración propia.

9.4.4.4 ESPACIOS RESIDUALES

La Avenida Francisco Solano López se caracteriza por disponer de un retiro variable, debido al borde urbano construido que la conforma, lo cual da lugar, a que se originen espacios que pueden ser aprovechados para diversas actividades, tales como zonas de descanso y de compartimiento social, áreas de servicios (Disposición de desechos sólidos, etc) y la posible instauración de mobiliarios de apoyo a comercios (Espacios Gastronómicos).

Estas áreas tienen como objetivo devolver el espacio público al ciudadano común, habilitando pequeñas pero importantes zonas dentro de la avenida para el contacto, descanso y disfrute de personas, lo cual, permite generar pequeños nodos que intensifican la dinámica del sector y doten de mayor seguridad al espacio

Cabe destacar que parte de la calzada que será destinada como zona de servicios, puede ser habilitada como espacios gastronómicos, compaginándose con las actividades asociadas a la movilidad e intercambiando funciones durante el día, de manera de poder optimizar el espacio existente en pro del peatón.

Entre las directrices a tener en consideración para estas áreas se tienen:

- La disposición de elementos físicos y naturales dentro de la acera, debe respetar el área para la circulación peatonal y la percepción del peatón sobre el espacio y el borde construido

- Se recomienda la incorporación de los elementos físicos y naturales que puedan ser removidas, teniendo en consideración los inconvenientes al momento de colocarlo y retirarlo diariamente.
- Se prevé la utilización de parte de la calzada, como espacios gastronómicos (ver Sistema de movilidad)
- Resulta necesario considerar conceptos de iluminación y ventilación para estas áreas además del tipo de vegetación a incorporar.

9.4.4.5 OTRAS ÁREAS Y CORREDORES PEATONALES

Por otro lado resulta necesario tomar en consideración la existencia de otros importantes corredores peatonales aledaños a la avenida Francisco Solano López, a fin de crear una importante red de espacios públicos y el funcionamiento armónico del sector.

Gran Avenida.

La Gran Avenida representa un importante espacio para la continuidad Oeste-Este a nivel peatonal, permitiendo el enlace entre la Plaza Venezuela y el Bulevar de Sabana Grande y el cual en la actualidad se presenta como un espacio sin identidad. Por ende, las principales acciones se centran en la generación de un borde urbano que defina este tramo, proponiendo la construcción de los equipamientos de Museo Café Estación de Servicio Los Caobos, Torre Comercial y Plaza Terminal.

A partir de la construcción de estas edificaciones se pretende solventar los conflictos de transporte superficial de la zona, permitiendo además organizar los espacios peatonales de tránsito y descanso de la acera, donde se debe garantizar la fluidez de los recorridos peatonales y la incorporación de vegetación y mobiliario urbano, para hacer de este espacio un lugar confortable.

Otros aspectos a considerar es la relación del espacio con la ciclo vía en construcción dado los inconvenientes que presenta la misma al estar ubicada dentro de la acera

Avenida Santos Erminy

Se presenta como un importante contraeje de la Avenida Francisco Solano López, donde se concentran un significativo número de propuesta y acciones por parte de PDVSA, donde se tiene previsto la instauración de actividades recreativas-culturales que permitan establecer un circuito peatonal para este sector, enlazando las edificaciones propiedad de esta empresa petrolera. Entre

los equipamientos propuestos se tienen El complejo Petrolero y el Centro Cultural Casa Primavera.

Otros aspectos a tomar en consideración, es la necesidad de organizar la disposición de estacionamientos en alrededor de este eje y calles locales, de manera tal que se complemente con la soluciones planteadas para la avenida Francisco Solano López, además de la generación de condiciones favorables para los desplazamientos peatonales y la continuidad de este circuito, dado que al norte se tiene la presencia de la Avenida Libertador y los pasos a nivel que se tiene en dicha vía son limitados.

Quebrada de Chacaíto

La Qbda de Chacaíto se presenta como una oportunidad para la generación de un corredor peatonal Norte-Sur, que permita aprovechar y organizar sus áreas adyacentes, debido a las limitaciones y las amenazas latente sobre ciertas actividades, por lo cual, se recomienda la incorporación de equipamientos y sustitución de las construcciones existentes que tengan altos niveles de vulnerabilidad.

Los equipamientos propuestos deben buscar solventar las necesidades de los habitantes del sector, enfatizando en los ocupantes del Barrio Hoyo de las Delicias y la dinámica de la Avenida Francisco Solano López, por ello se propone al norte, la construcción de un Gimnasio Vertical y la adecuación de las edificación de los Bomberos Metropolitanos, mientras la propuesta de Plaza Asistencial de Transporte, buscar consolidar y organizar la paradas de transporte superficial de este importante nodo.

Además el respeto del retiro correspondiente al cauce de la Qbda de Chacaíto mediante la disposición de áreas verdes para transitar y descansar, se presenta como una solución oportuna.

Avenida Principal del Country Club.

Las acciones a tomar para este espacio se centran en la implantación de condiciones favorables para el peatón, dado que en la actualidad el perfil de esta vía no cuenta con acera, lo cual limita sustancialmente el caminar.

Se busca aprovechar las condiciones ambientales favorables que supone los campos del Country Club, para lo cual, se propone acondicionar un primer tramo entre la Avenida Francisco Miranda y la actual Dirección de Bienestar Social de Chacao, a partir de la generación de circuito peatonal que a su vez sirva de remate con la Avenida Francisco Solano, teniendo como punto de

partida la habilitación de un importante nodo en las inmediaciones del equipamiento asistencial antes mencionado, el cual permita asegurar una flujo peatonal constante y se resguarde el espacio.

9.4.5 SISTEMA DE MOVILIDAD.

La avenida Francisco Solano López representa una vía fundamental para el funcionamiento adecuado de la movilidad dentro del sector de Sabana Grande, especialmente en materia de movilidad vehicular, por ende, las principales acciones a desarrollar se concentraran en la organización del espacio dentro de la calzada, a fin de garantizar la continuidad de los flujos, priorizando aspectos que promuevan una movilidad sostenible; resaltando al peatón, al transporte colectivo y aquellos modos de movilidad no motorizada, como protagonista.

Las principales acciones planteadas que afectan la dinámica de la Avenida Francisco Solano López, representan el replanteamiento del espacio para la calzada, y la reorganización funcional del subsector de Plaza Venezuela alrededor de la Plaza Cipriano Castro.

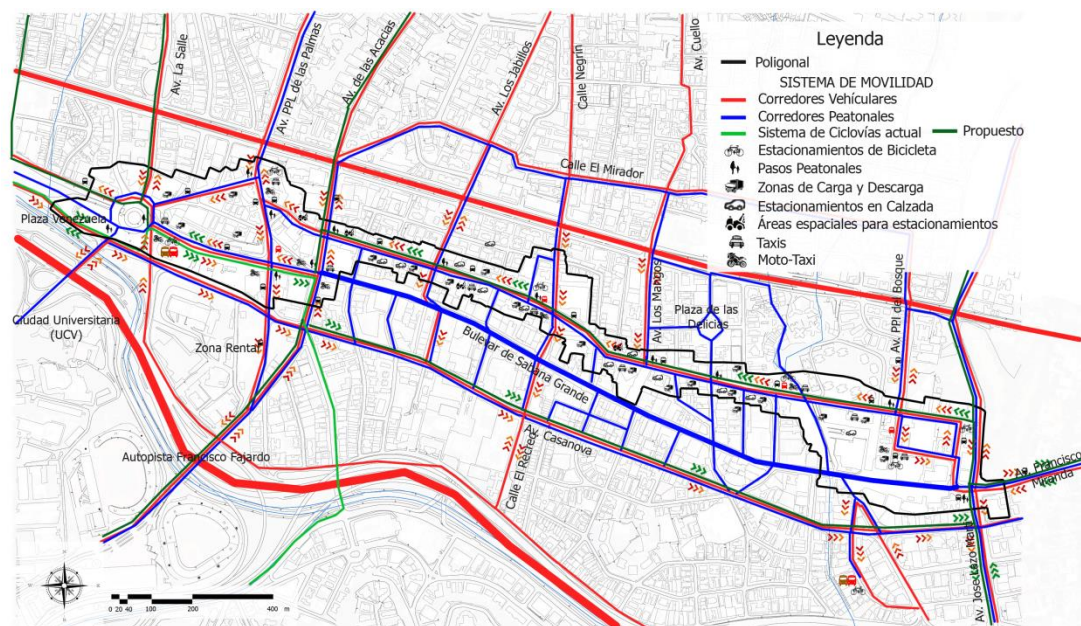


Imagen 9.16 Sistema de movilidad propuesto
Fuente: Elaboración propia.

9.4.5.1 MOVILIDAD DENTRO DE LA AVENIDA FRANCISCO SOLANO LÓPEZ.

Dentro del replanteamiento del espacio para la calzada, se reduce el número de canales vehiculares de cinco (5) a tres (3), (Tomando como base el Plan Piloto para la avenida), con el adosamiento del espacios restante a la acera y como áreas de soporte a la movilidad, la cual se sustenta primordialmente, en la necesidad de recuperar espacios para la ciudad y privilegiar al

peatón. Además en la actualidad, el funcionamiento de cinco (5) canales de circulación para el desplazamiento de vehículo se encuentra entre dicha, dado que ambos canales extremos son empleados para el aparcamiento de vehículos ocasionando que en ciertos tramos se produzcan embudos, dado que las dimensiones de la avenida varían.

Para esta nueva distribución del perfil de la calle, se hace necesario diferenciar dentro de la calzada, entre aquellas áreas de servicio y zonas de circulación, de acuerdo las características funcionales de cada una, por lo cual, se plantean las siguientes directrices generales a tomar a lo largo de la avenida:

- Las áreas de circulación se constituyen por tres canales ubicadas entre dos zonas de servicios colindantes a las aceras, siguiendo dicha distribución por toda la avenida Solano desde la Avenida Principal del Bosque hasta la Avenida de las Acacias y tomando como base el eje central de la calzada.
- Las dimensiones de los canales de circulación se reducen a 2.85mts de ancho para cada una, a excepción del canal colindante a la acera norte, a fin de controlar la velocidad de desplazamiento de los vehículos motorizados y garantizar la seguridad del peatón y del ciclista.
- El canal colindante a la acera norte mantendrá una dimensión de 3 mts de ancho, ya que el mismo se plantea con uso preferencial para el transporte público y de Carga, dado que las áreas de aparcamiento para dichas actividades, se ubican en la franja de servicio norte.
- Los elementos de soporte para la movilidad se colocaran en las denominadas zonas de servicios, teniendo a disposición la franja de servicio norte y sur..
- La franja de servicio norte se destina para las paradas de transporte superficial (Autobuses, Metrobuses, Taxis, Moto Taxis), zonas de carga y descarga, y el aparcamiento momentáneo de vehículos particulares para la descarga de pasajeros, mientras la franja de servicio ubicada al sur de la avenida (hacia el Bulevar de Sabana Grande), será destinada para el aparcamiento de vehículos particulares y paradas de taxi y moto-taxi. Dicha separación de espacios se realiza con el objetivo de favorecer al transporte colectivo y mantener un flujo más continuo y seguro, dado que se dispondrá de menos interrupciones.

- Las áreas de servicios se restringen en las intersecciones hasta 15 metros en ambos lados (Llegada y Salida), a fin de garantizar el correcto funcionamiento de los mismos en pro del peatón.
- Dentro de las áreas de servicio debe garantizarse el acceso a las edificaciones y cruces peatonales, previendo además los radios de giro apropiados y el de las intersecciones.
- Se contempla la incorporación de una ciclo vía para la avenida, la cual se ubica en el centro de la misma (Ver Imagen), segrega del flujo automotor y las características de funcionamiento serán descritas a continuación

Por otro lado se debe garantizar una movilidad fluida en la avenida y sus intersecciones, a partir del control y planificación del sistema de transporte superficial, (Paradas de transporte público, taxi y moto taxi, Infraestructura, gestión etc), de las actividades de estacionamientos, la ubicación de las zona de carga y descarga y aquellos elementos de control de tránsito, por lo cual se plantean una series de lineamientos para cada uno de ellos.

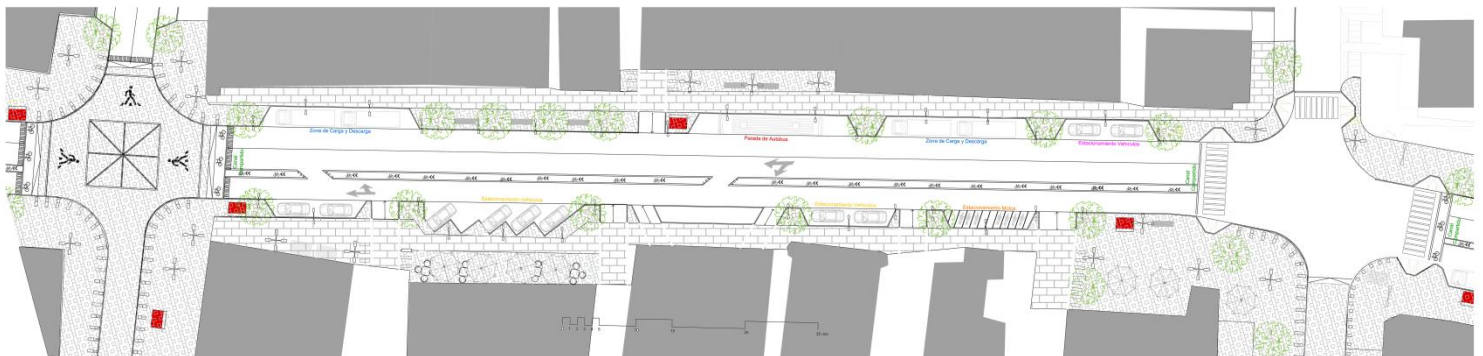


Imagen 9.17 Prueba de diseño, Av. Francisco Solano López entre Av. Los Jabillos y Calle San Gerónimo
Fuente: Elaboración propia.

9.4.5.1.1 SISTEMA DE TRANSPORTE SUPERFICIAL.

Resulta necesario un cambio en el enfoque del sistema de movilidad de la ciudad, el cual debe buscar integrar los distintos modos de transporte colectivo y no motorizado (autobús, bicicleta, taxi, moto-taxi, recorridos peatonales) desde una óptica sostenible, que priorice esta modalidad sobre el automóvil particular y pueda dar respuesta a los futuros crecimientos urbanos.

Para el correcto funcionamiento de este sistema, resulta necesario garantizar la intermodalidad entre diferentes medios, ofreciendo a la sociedad la posibilidad de moverse de forma segura y

accesible, compaginando diversas alternativas que resulten más atractivas, en cuanto a comodidad, tiempo, dinero y seguridad, que el automóvil particular.

Por ende, dentro de la Avenida Francisco Solano López se promueve la habilitación de nodos de intercambio modal, la adecuación de infraestructura de soporte (condiciones de las paradas, mobiliario, señalización vertical y horizontal) y el diseño del sistema en pro del peatón y de la ciudad (ubicación y distancia entre paradas) así como también, el respecto por las normas y el establecimiento de valores culturales que privilegie a la movilidad sostenible.

9.4.5.1.2 PARADAS DE AUTOBUSES.

Desde un enfoque sostenible, se debe diseñar una ciudad de distancias cortas, donde el acceso de la población al transporte público sea prioritario. Por ende, y fin de garantizar una alta accesibilidad de la población a la red existen, las paradas de autobuses deben poseer un ámbito de influencia medio de 400 metros, dado que puede considerarse una red de transporte público accesible, cuando los desplazamientos a pie hasta la parada más próxima no superan los cinco minutos.

Entre las directrices de diseño para este aspecto se establecen:

- Se plantea estacionamientos en bahía, en la franja de servicio norte de la avenida.
- Las dimensiones de las bahías deben ser acordes al tipo y cantidad de vehículos esperados, estipulando para ello una longitud de 30 metros de largo por 2.85 mts de ancho.
- Paradas entre cada 300 o 400 metros, sujetos además, a la ubicación de los hitos y nodos que generan mayor dinámica dentro de la Avenida.
- Se recomienda su ubicación a mitad de cuadra (Centro de Manzana) dado que la misma resulta necesaria para no obstaculizar el flujo vehicular ni ocasionar retrasos.
- Incluir entradas particulares a edificaciones y además de zonas regulada sobre la vía pública (zona de carga y descarga, zona de pasajeros, zona de taxis, o autobuses, Estacionamientos).
- La demarcación horizontal y vertical en las paradas de toque representan condiciones mínimas de funcionamiento.
- Dentro de los nodos de intercambio modal y paradas terminales, se deben prever una infraestructura acorde a las necesidades del peatón y la demanda, colocando mobiliario que facilite la espera del transporte.

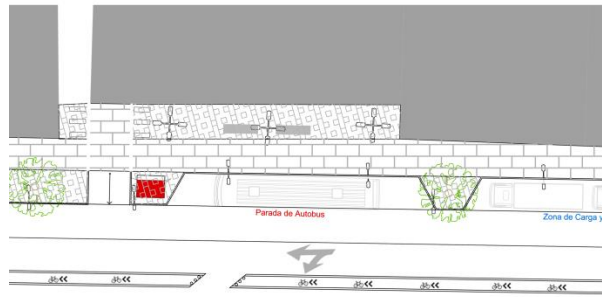


Imagen 9.18 Prueba de diseño, parada de autobuses.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.5.1.3 SISTEMA DE TAXI Y MOTO TAXI.

La disposición de las líneas de taxi y moto taxi, deberá encontrarse exclusivamente a nivel de calzada, empleando para hecho la zona de servicio y por ningún caso, algún elemento para funcionamiento para los mismo debe ocupar parte de la acera.

Su ubicación será determina de acuerdo a la dinámica de funcionamiento actual y su accesibilidad a los nodos e hitos que así lo requieran, empleando para ello, parte de la franja de servicio norte como de la sur, donde además, es necesario organizar las diversas agrupaciones existente y la cantidad de espacios necesario, tomando en consideración las posibles necesidades futuras a fin de optimizar la superficie utilizada.

Se recomienda que la colocación del mobiliario urbano empleado para estas actividades, puedan ser removidas y se realicen bajo la modalidad de pruebas pilotos, a fin de que los usuarios puedan utilizarlas y dar su opinión al respecto yasi conocer el éxito de las mismas.

9.4.5.1.4 ESTACIONAMIENTOS.

A fin de satisfacer la necesidad de espacios para el aparcamiento de vehículos particulares (Automóviles y motos), producto de la demanda de las actividades del Bulevar de Sabana Grande y de la misma avenida Francisco Solano López, se formulan unas series de directrices para el acondicionamiento de estas áreas, tanto en la misma avenida en estudio como en las calles locales aledañas.

Estacionamientos en la Avenida Francisco Solano López.

Las áreas destinadas a esta actividad representan las zonas de servicio, donde se podrán diferenciar dos tipos de estacionamiento vehicular, de carácter superficial, de acuerdo a las necesidades y funciones atender. Por un lado, se proponen espacios de estacionamiento de gran

afluencia rotatoria en la franja de servicio norte, mientras se contemplan áreas de estacionamiento de uso semi-prolongado en la franja de servicio sur.

Los estacionamientos de gran afluencia rotatoria tienen como objetivo atender las necesidades de aparcamiento por periodos cortos, enfocados en paradas de ataque para la carga y descarga de pasajeros de manera puntual, permitiendo a los usuarios disponer de un espacio organizado para ello y no realizar dicho proceso de manera anárquica, obstaculizando el flujo del sector. Por ellos las características que regularan el funcionamiento de los estacionamientos rotatorios son las siguientes:

- Su ubicación se plantea en la franja norte de servicios, y los tramos dentro de la avenida se plantean de acuerdo a los principales nodos e hitos generadores de flujo peatonal, compaginándose y subordinados a las demás actividades alojadas en estas áreas, como las paradas de transporte colectivo, zonas de carga y descarga, y paradas de taxis y moto taxi.
- Las áreas de carga y descarga podrán ser empleados para las funciones de estacionamientos rotatorios, en los horarios dispuestos para ello (Ver apartado correspondiente (Zona de carga y descarga)).
- El aparcamiento de vehículos será realizado en forma de cordón (Paralelo a la acera), disponiendo para cada cajón unas dimensiones 6 metros largo por 2,5 metros de ancho.
- A fin de garantizar el carácter rotatorio de estas áreas se propone establecer 5 minutos de tiempo límite para cada vehículo, por lo se requiere establecer medidas que permitan el cumplimiento de esta acción, como la adopción de parquímetros.
- Estas áreas son de carácter público por lo cual se prohíbe la privatización de dichas áreas o dueño miento por parte de cualquier persona, comercio o institución.

Los estacionamientos de uso prolongado surgen a fin de dotar a la Avenida Francisco Solano López, de espacios para el aparcamiento de vehículos para aquellas personas que necesitan realizar actividades comerciales, culturales y gastronómicas dentro del sector, permitiendo a dichos usuarios ubicar sus vehículos por un periodo de tiempo mayor. Entre las directrices que se plantean para estos espacios se tienen:

- Su ubicación se limita a la franja Sur de servicios, siendo distribuidos a todo lo largo de la Avenida, tomando en consideración las actividades y el flujo vehicular y peatonal del sector, a fin de garantizar el correcto desenvolvimiento de la misma.
- La disposición de estas áreas se realiza en batería (diagonal a la acera) o en cordón de acuerdo a la disposición de los hitos gastronómicos y nodos importantes y las limitaciones físicas/espaciales del perfil de la avenida en cada tramo
- Para los estacionamientos en batería se tienen como referencia un ángulo de 38° y unas dimensiones de 5,5 metros de largos por 2,4mts de ancho a fin de optimizar la utilización del espacio y la disposición de los mismos empleada el Plan Piloto para la Avenida.
- El aparcamiento de vehículos en forma de cordón (Paralelo a la acera), dispondrá para cada cajón, unas dimensiones 6 metros largo por 2,5 metros de ancho
- A fin de garantizar el uso adecuado estos espacios, se propone estimular el carácter rotatorio de los mismos dentro del horario laboral de la avenida, implementando medidas de control tarifario a fin de limitar el tiempo y las horas de ocupación por vehículo. Se plantean como límite un periodo entre 90 minutos y cuatro (4) horas partiendo del tiempo estimado que se requiere para actividades comerciales, de ocio y gastronómicas.
- Dichos espacios podrán ser empleados para el aparcamiento nocturno de vehículo por los habitantes del sector, de acuerdo a un periodo estipulado.
- Se prohíbe la privatización de dichas áreas o dueña por parte de cualquier persona, comercio o institución, dado que contraviene el objetivo previsto para estos espacios.
- Se recomienda la implementación de un sistema de cobranza, de manera que dichos recursos recaudados puedan ser empleados para el mantenimiento de los espacios peatonales.

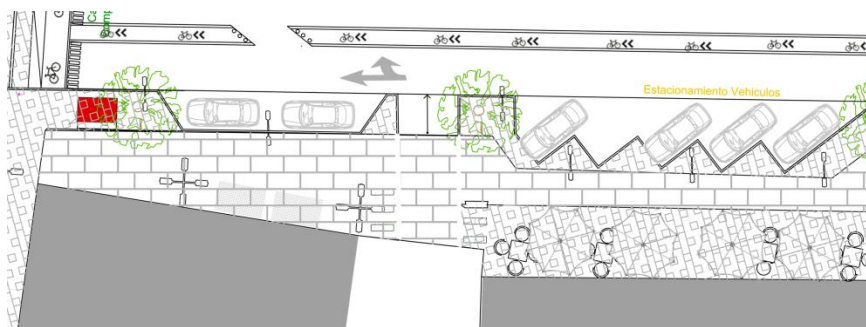


Imagen 9.19 Prueba de diseño, Estacionamientos en la Av. Francisco Solano López..

Fuente: Elaboración propia.

Calles locales aledañas.

Por su ubicación y dinámica urbana, las calles locales aledañas se presentan como una alternativa para el estacionamiento superficial, de manera de complementar la oferta de puestos de aparcamiento de la Avenida Francisco Solano López. No obstante, la misma ha de seguir una serie de directrices que garanticen su correcto funcionamiento y no generen inconvenientes a sus habitantes y, entre las cuales se tienen:

- Las maniobras de estacionamiento bloquean carriles de circulación además, de utilizar un carril de la calzada, por ello, en calles locales con calzadas menores de 5 metros requieren de prohibición de estacionamientos todo el tiempo.
- Se recomienda reserva como mínimo un espacio de 3.5 metros para la circulación de tránsito en un solo sentido y 7 metros para ambos sentidos.
- El aparcamiento de vehículos será realizado en forma de cordón (Paralelo a la acera), disponiendo para cada cajón unas dimensiones 5 metros largo por 2,4 metros de ancho.
- Se determina que estas áreas son de carácter público y gratuito, por lo cual, se prohíbe la privatización de dichas áreas o dueña miento por parte de cualquier persona, comercio o institución

Estacionamientos para motos.

En la actualidad, en las ciudades venezolanas se observa la proliferación de las motos como medio de transporte motorizado y lo cual aunado a una inexistente infraestructura física para su aparcamiento, ha ocasionado la utilización del espacio de forma anárquica y desordenada, lo cual afecta notablemente tanto al flujo vehicular como peatonal, ya que parte de la calzada y/o acera son empleados para esta actividad.

Por ende, se propone el acondicionamiento y aplicación de una serie de medidas que permitan habilitar y organizar espacios para ello:

- Permitir el acceso de motos a estacionamientos públicos.
- Habilitar espacios en la calzada, dentro de las franja de servicio norte o sur, en los principales nodos e hitos de la avenida.
- Se recomienda el replanteamiento del mobiliario empleado para estos espacios, producto de la experiencia observa del Plan Piloto, dado que elementos como pilones

y banquetas utilizados para encadenar las motos no son empleados por los usuarios, ya que los sistemas de seguridad utilizados en el país no lo requieren.

- La cantidad de espacios habilitado en calzada varía de acuerdo a la demanda de cada nodo de la avenida, no obstante se recomienda que cada plaza disponga de una dimensiones mayores o igual a punto setenta y cinco metros de ancho por dos punto veinticinco metros ($\geq 0.75 \times 2.25$ m).
- No está permitido que estos vehículos circulen por las aceras ni por las zonas adyacentes a los edificios además de prohibir su aparcamiento en las aceras.

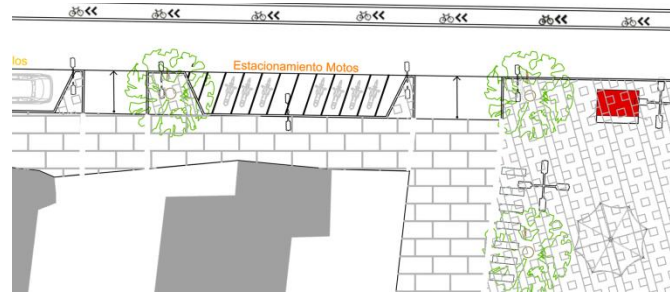


Imagen 9.20 Prueba de diseño, Estacionamientos para motos en la Av. Francisco Solano López.
Fuente: Elaboración propia.

9.4.5.1.5 ZONAS DE CARGA Y DESCARGA.

La movilización de bienes y servicios representa una función necesaria para el correcto desenvolvimiento de las actividades del sector, por ende, se pretende organizar la distribución urbana de mercancías, disminuyendo las fricciones que generan la carga y descarga en el espacio público y, habilitar lugares adecuados para ello.

Entre los lineamientos propuestos para este aspecto se tienen:

- Las áreas de para esta actividad se ubican en diversos tramos de la Avenida Francisco Solano López, empleando para ello la franja norte de la zonas de servicios, y estarán sujetos a los principales hitos gastronómicos del lugar.
- Las dimensiones de dichos espacios se realizara de acuerdo a la cantidad de espacios disponible, no obstante, se debe garantizar el desenvolvimiento adecuado del tipo de transporte esperado para esta actividad previendo los movimientos de entrada y salida.
- Una variable importante a tomar en consideración, representan las horas de operación y el límite de tiempo para la descarga y carga de la misma, ya que resulta necesario reducir la fricción sobre la movilidad que se genera, por ende, se establece restringir el horario permitido para esta actividad, recomendando su aplicación en horario

matutino, donde se presenta menor flujo vehicular y peatonal, además se definen periodos de acuerdo al tamaño de vehículo (de 5:00 a 8:00 horas para vehículos de gran porte, de 5:00 a 10:00 horas para vehículos de tamaño mediano).

- Se establece el carácter multifacético de estos espacios, a fin de optimizar la utilización del espacio, dando lugar al empleo de estas áreas para otros usos posteriormente a los periodos permitidos para la carga y descarga. Dichos espacios pueden ser utilizados una vez culminada el horario de carga y descarga para el aparcamiento de vehículo (Rotatorio) o habilitándolos como un posible espacio residual instaurando áreas gastronómicas.

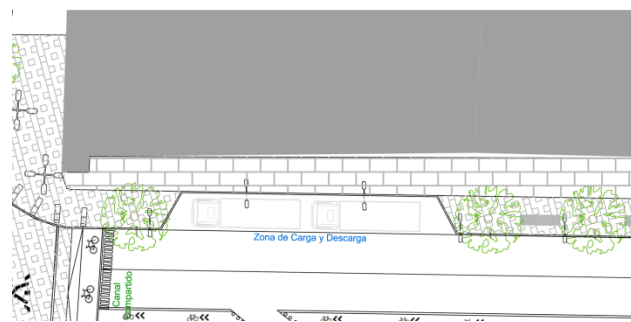


Imagen 9.21 Prueba de diseño, Zona de Carga y Descarga.

Fuente: Elaboración propia.

9.4.5.1.6 ELEMENTOS DE CONTROL DE TRANSITO.

Las vías de flujo discontinuo como la Avenida Francisco Solano López, poseen elementos fijos que provocan la interrupción del tráfico de manera periódica. Estos mecanismos producen paradas del tránsito, indiferentemente de la cantidad de vehículos que existe, y se implementan a fin de mejorar el flujo del sector y garantizar la seguridad de las personas que transitan por estos espacios.

Dentro de la avenida se recomienda realizar adecuaciones en el funcionamiento y el estado de las mismas, resaltando las intervenciones en cuanto a los semáforos, demarcaciones verticales y horizontales y cruces a nivel.

Por un lado se recomienda la incorporación de semáforos peatonales, principalmente en el cruce de la avenida Los Mangos, debido a la importancia de este nodo, producto de los hitos cercanos y el flujo peatonal que se genera. Además, la adecuación tecnología de los semáforos permite mejorar la fluidez de los recorridos a lo largo de la avenida.

Otro aspecto a tomar en cuenta es la demarcación horizontal y vertical de las vías, ya que en la actualidad este aspecto se encuentra bastante desestimado, lo cual, ocasiona el desaprovechamiento del espacio de la calzada. Además las demarcaciones juegan un papel fundamental en la seguridad del sector, dado, que previene e informa a los usuarios acerca del funcionamiento del mismo, dando a conocer por ejemplo, cruces peatonales importantes. Este sistema de señales debe encontrarse enfocado en privilegiar la movilidad no motorizada, resaltando los espacios destinados para la bicicleta así, como tramos donde se requiere velocidad limitada y demás regulaciones que se crean pertinentes, a fin de optimizar el desenvolvimiento de los vehículos y personas en el lugar

Por último los cruces a nivel representan intervenciones claves en pro del peatón, donde la señalización acerca del funcionamiento de las mismas resulta necesaria tanto para las personas que transitan en vehículos como aquellas que lo realizan a pie o en bicicleta,

9.4.5.2 NODO PLAZA CIPRIANO CASTRO (SUBSECTOR PLAZA VENEZUELA).

Los espacios adyacentes a la plaza Cipriano Castro representan el nodo vehicular de mayor conflictividad del área de estudio, lo cual repercute negativamente en el correcto desenvolvimiento del lugar y lo convierte en caos durante cierto horario del día, por lo cual, resulta necesario plantear una serie de directrices a fin de solventar el área en cuestión.

Las medidas a considerar se centran en la Reorganización del flujo vehicular de la zona y su respuesta con el espacio, tomando en consideración al peatón como una importante variable a considerar, dado que el mismo no puede ser deprimido en detrimento del vehículo.

Dichas medidas son las siguientes: replanteamientos del funcionamiento de los elementos de control de tránsito en el sub sector previsto (Teoría de Espacio Compartido), estimulación de la avenida como corredor de desahogo para conectar con la redoma de Plaza Venezuela, replanteamiento del número de canales así como prohibición del aparcamiento de vehículos dentro de estos espacios.

9.4.5.2.1 REPLANTEAMIENTOS DE LOS ELEMENTOS DE CONTROL DE TRÁNSITO (TEORÍA DEL ESPACIO COMPARTIDO).

La presente acción parte de la idea formulada Hans Monderman (1968) conocida como “*Espacio Compartido*”, la cual consiste en eliminar (en el caso de la subsector de Plaza Venezuela limitar) la utilización de semáforos de manera de “*basar el funcionamiento de un sistema complejo en el criterio autorregulado de sus miembros, confiar en la administración en*

los ciudadanos” (Romay 2008) es decir se sostiene, en el establecimiento de una confianza en la naturaleza humana, en lugar de una obsesión con el control, para así iniciar una nueva era de coexistencia pacífica en las carreteras.

Para ello, se trabaja la llamada psicología del tráfico, es decir, hacer del espacio por donde se circula un lugar con intrigas, que hagan que el conductor cambie sus expectativas durante la conducción; “La falta de control hace florecer la cortesía del ser humano, que será la que disuelve la congestión” (Hamilton-Ballie, 2011). Además se busca concebir que el mismo viaje sea tan importante como el destino, valiéndose para ello colocar zonas verdes y decorados urbanos, que permitan entretener y des estresar a los conductores, ocasionando que estos se encuentren más atento a lo que sucede a su alrededor, haciendo que “El tráfico de los usuarios se hace fluido y está se ha motivado por las interacciones naturales humanas y no según una regulación artificial”.(Hamilton-Ballie, 2011).

La implementación de esta acción dentro del área en estudio requiere de ciertas adecuaciones, la cual, no solo se reduce al a desaparición de semáforos y la señalización vertical, sino que además, se requiere de un cambio en la cultura de la gente y en el diseño mismo de la calzada y las calles y, la clave de su implementación radica en la reducción de la velocidad del flujo automotor, de manera que permita “que los vehículos vayan más despacio, con una velocidad constante pero mínima, que haga que los conductores tengan capacidad de reacción ante lo que pueda suceder en la carretera durante su trayecto” (Hamilton-Ballie, 2011). y a su vez se de una convivencia armónica entre el peatón y aquellos vehículos motorizados y no motorizados.



Imagen 9.22 De Intersección a <plaza para todos>.
Fuente: Revista Tráfico y seguridad vial (2006)

Para complementar las acciones antes mencionadas, se propone adecuar físicamente al espacio, mediante la reducción del tamaño de los canales de circulación en la calzada, la colocación a nivel de acera de la calzada, la incorporación de textura en la misma similar a lo realizado en el Bulevar de Sabana Grande y el uso de demarcadores viales para el tramo vehicular. La introducción de estas intervenciones debe ser progresiva y desde un enfoque de plan piloto, a fin de ir concientizando a los usuarios y creando valores.

Los referentes en el mundo asociados a este concepto de Espacio compartido han sido satisfactorios, pudiendo observar como en la ciudad pionera de Drachten no ha ocurrido ningún accidente grave desde que fue implementada. Así mismo, la ciudad Británica de Ashford, ha sido objeto de tan solo seis accidentes desde el 2008; Christianfield en Dinamarca, ha disminuido su media anual de accidentes, Wiltshire, de nuevo en Reino Unido, ha podido reducir los sucesos en las carreteras en cerca de un 35% mientras en la ciudad Holandesa de Oostanelle, donde pasan alrededor de 5000 vehículos todos los días y no ha habido ningún accidente grave desde 1999. Además se tiene el ejemplo de los Campos Eliseos en Paris, Francia donde en todo el recorrido no hay ni un semáforo.



Imagen 9.23



Imagen 9.24

Imagen 9.23 Calle Principal de Haren, Holanda. Fuente: Revista Tráfico y seguridad vial (2006)

Imagen 9.24 Modelo de calle de usos compartidos. Exhibition Road. Fuente: building.com.uk (2011)

Por último, la eliminación de los semáforos una medida para el desarrollo urbano sostenible, dado que permite reducir las emisiones de CO₂. La electricidad necesaria para alimentar a los mismo durante 24 horas al día ya no será necesaria, además de otros ahorros que incluyen , el coste del semáforo, la energía asociada a su fabricación e instalación, la demora innecesaria que causa y el aumento en el uso de combustible y las emisiones causadas por los parones y acelerones.

9.4.5.2.2 ESTIMULACIÓN DE LA AV. QUITO COMO CORREDOR DE DESAHOGO.

Otra medidas a estimular, decae en la necesidad de disponer de alternativas viales para acceder a Plaza Venezuela, permitiendo segregar el flujo vehicular y no motorizado que se dirige a estos espacios de manera de descongestionar la calle Olimpo.

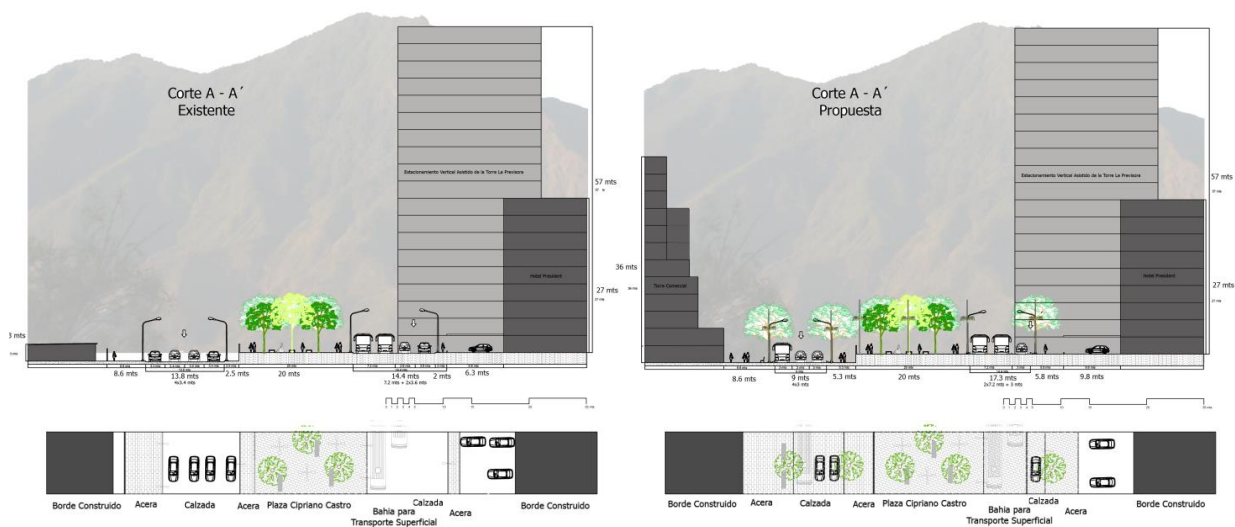
Por su ubicación y diseño la avenida Quito, representa el eje de continuidad de la Avenida Francisco Solano, no obstante, las dificultades en el cruce del nodo donde confluyen estas dos vías, limitan dicha opción, por lo cual, el replanteamiento de estos espacios resulta necesaria.

9.4.5.2.3 REPLANTEO DEL NÚMERO DE CANALES Y PROHIBICIÓN DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS EN ESTOS ESPACIOS.

Los espacios adyacentes a la Plaza Cipriano Castro cuentan con la particularidad de disponer de diferentes tamaño de calzada, lo cual, da lugar a un efecto embudo entre las Avenida Francisco Solano López, la Calle Valparaiso y la Calle Olimpo Además, la presencia de automóviles estacionados repercute en la capacidad instalada de la vía, creando un ambiente conflictividad e inconvenientes entre conductores.

Por ende, se propone unificar el número de canales utilizables, tanto en los tramos de acceso por la Avenida Francisco Solano López a través de la Calle Valparaiso, como la salida en dirección a la Calle Olimpo, lo cual supone una ampliación de la calzada en la primera vía mencionada y una reducción en la segunda destinando el espacios restante como acera.

Por último, y a fin de garantizar la fluidez en el subsector, se prohíbe el aparcamiento de vehículos, permitiendo únicamente la parada momentánea del transporte superficial en los espacios previstos para ello.



9.4.5.3 SISTEMA DE TRANSPORTE POR CICLOVIAS.

La bicicleta en el reparto modal tiene un papel fundamental para la movilidad en los futuros desarrollos urbanos, dado que representa una alternativa sostenible ante el transporte motorizado y los beneficios económicos, sociales y ambientales que supone.

Similar al transporte superficial, la accesibilidad a la propia red de bicicleta, es decir, la cobertura que ofrezca sobre el territorio donde se promueve, resulta un factor fundamental para el éxito de su planificación y se configura como un elemento clave para un movilidad sostenible, por ende, resulta necesario ampliar las oportunidades de desplazarse mediante este medio por la ciudad de Caracas y utilizando para ello las Avenida Francisco Solano López y la Avenida Casanova a fin de generar una conexión en sentido Oeste-Este.

La bicicleta se convierte en un verdadero modo de transporte si cuenta con una red propia interconectada en todo el territorio, y se contemplan diversos aspectos como la infraestructura ciclista mediante la dotación de aparcamiento seguros, el acondicionamiento de las diversas unidades de transporte público para el transporte de bicicleta y los diversos mecanismo de gestión y promoción, por ende, las medidas a implementar en el áreas de estudio deben enfocarse en estas variables.

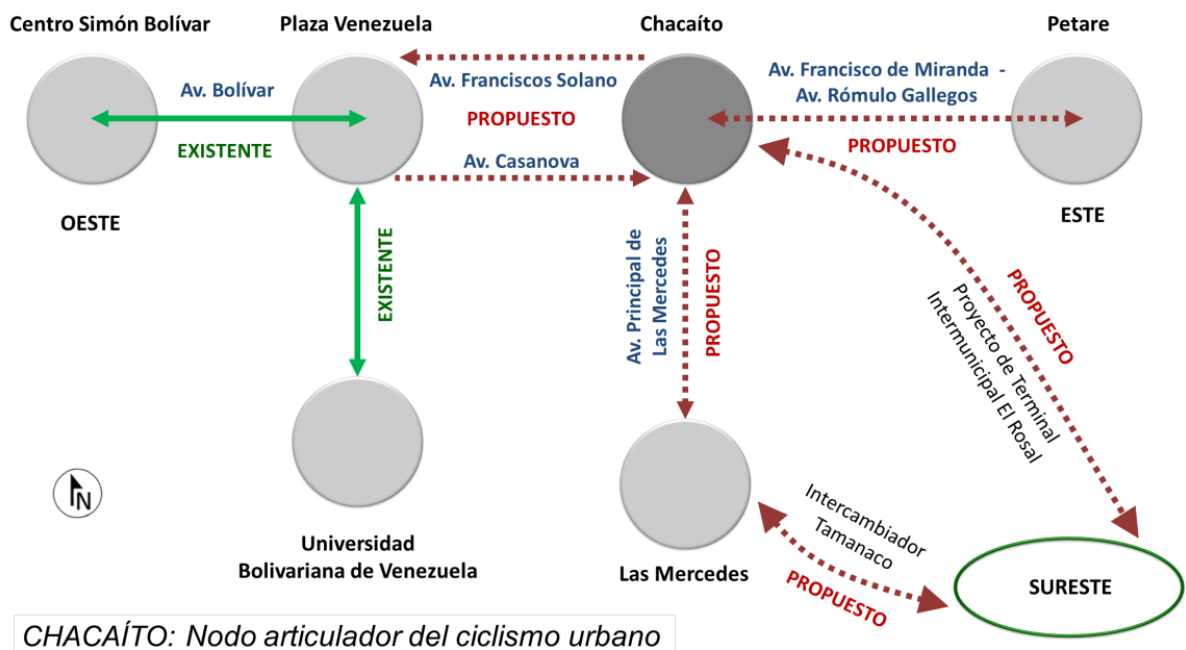


Imagen 9.26 Sistema de movilidad en bicicleta propuesto. Fuente: Cardona (2014)

Sistema de movilidad en bicicleta propuesto.

Los usuarios de la bicicleta deben ser capaces de acceder a diversos sectores de la ciudad, por lo cual se contempla únicamente la instauración de ciclovías en la Avenida Francisco Solano López a la red existente, sino que además, se recomienda dotar de continuidad a esta primera red.

Entre las acciones planteadas para el correcta movilidad de los ciclistas se encuentran:

- Se requiere la redistribución espacial de la calzada, habilitando un espacio a mitad de la calzada para uso exclusivo de los ciclistas, el cual estará segregado del tráfico automotor.
- La ciclo vía dispondrá de 1,2 metros de ancho en todo el recorrido de la avenida, empleando 0.9 metros para la circulación unidireccional de la bicicleta y 0.15 metros en los límites para la disposición de elementos separadores del tráfico automotor.
- Debido a los inconvenientes asociados al ubicar una ciclo vía segregada del tráfico a mitad de calzada, se contemplan la fragmentación de la ciclo vía en ciertos puntos a fin de garantizar la entrada y salida de vehículos al canal de circulación colindante a la acera sur de la avenida.
- El acceso al canal de circulación colindante a la acera sur de la avenida, se garantiza al inicio de cada manzana y mitad de la misma en aquellas cuadras que antecedan una intersección que direcciona el flujo vehicular hacia el sur.
- La salida de vehículos del canal de circulación colindante a la acera sur de la avenida, se realiza antes de llegar a las intersecciones, conservando 10 metros de antelación al cruce, a fin de no generar conflictos en estos puntos.
- Se requiere la colocación de elementos físicos adecuados (Bolardos) en los bordes de la ciclo vía y en aquellos puntos donde se fragmenta la misma, de manera de restringir el uso de este espacio únicamente para la bicicleta.
- Se establece la disposición de estacionamientos en los espacios públicos más importantes de la Avenida Francisco Solano y cercanos a los nodos empleadores, donde se recomienda partir del concepto de plan piloto en cuanto a la disposición de los mobiliarios correspondiente, a fin de conocer la demanda y las características de funcionamiento dentro de las ciudades venezolanas.
- Se requiere acompañar aquellos nodos de transporte con la disposición de estacionamiento para bicicleta, a fin de promover la intermodalidad del sistema de

transporte superficial, además se recomienda la incorporación de estructuras que permitan el traslado de bicicleta dentro del transporte colectivo, tomando como punto de partida el sistema de Metrobus.

- Resulta necesario contemplar mecanismos de gestión, que primeramente garanticen el correcto funcionamiento de la infraestructura implantada y el resguardo del mobiliario utilizado, concibiendo la posibilidad a mediano y largo plazo, de la instauración de un sistema de préstamo de bicicleta.

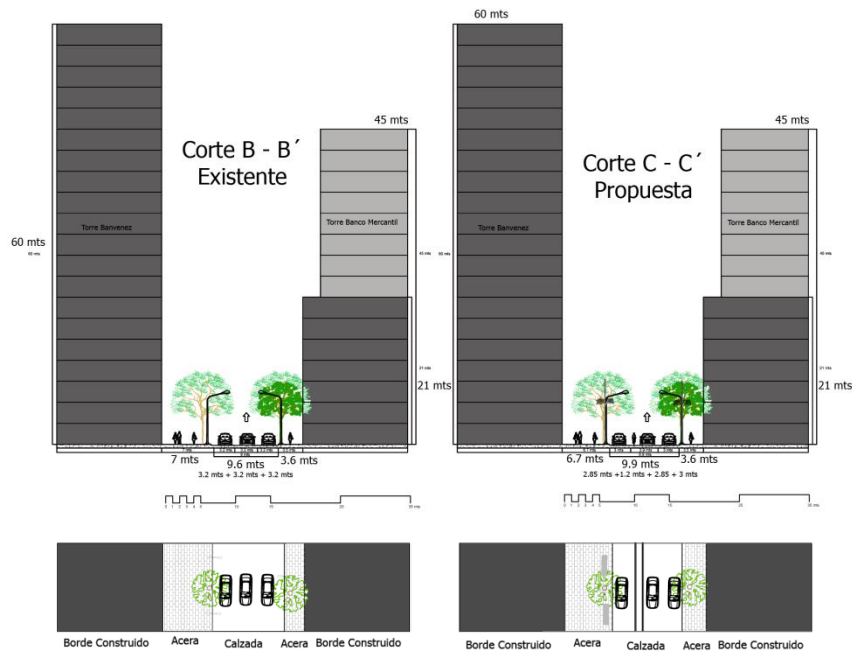


Imagen 9.27 Corte B-B' Av. Francisco Solano López, Incorporación de ciclovía
Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La Avenida Francisco Solano López representa un significativo espacio articulador de la dinámica peatonal y vehicular del BSG, además de albergar importantes locales gastronómicos y dentro de la cual, se dan vida un conjunto de factores que determinan su forma y su funcionalidad. La condición de deterioro y la desorganización de los elementos que la constituyen requieren de una intervención urbana, que responda a las necesidades, conflictos y problemática identificadas en el diagnóstico, que permita mejorar la calidad de vida del lugar

El área en estudio constituye una gran oportunidad para el reordenamiento integral del lugar y su contexto. Las actuaciones de intervención, deben estar enmarcadas dentro de dos grandes temáticas: la movilidad peatonal y vehicular y la recuperación del espacio público, a fin de generar condiciones propicias para el correcto desenvolvimiento de las actividades recreacionales, comerciales y de oficina. Para ello se requiere la estrecha colaboración entre diversas instituciones que permitan poner en práctica y ejecutar las acciones planteadas.

Ahora bien, a lo largo del proceso de la elaboración de este estudio se observaron ciertas recomendaciones a considerar para su posible abordaje futuro:

- Se sugiere presentar los resultados del estudio a los actores involucrados del sector de Sabana Grande, por medio del debido acompañamiento social e incorporarlos a lo largo de las etapas del proyecto.
- Se requiere la adecuación de las ordenanzas del municipio Libertador, dadas que se presenta importantes incongruencia en cuanto a la intensidad de los usos del suelo, limitando considerablemente el potencial metropolitano del lugar.
- Se requiere la coordinación entre las instituciones de aseo urbano de los municipios Libertador (Supra) y Chacao (Sateca), con el fin de coordinar las acciones para la recolección de los desechos sólidos.
- Se necesita la participación de otras instituciones del Estado para precisar las soluciones adecuadas en cada una de las problemáticas existentes. Dado que la ciudad requiere del ejercicio multidisciplinario en cuanto su planificación
- Se requiere de un estudio más específico en el tema de equipamientos urbanos, que permita establecer de manera cuantitativa el déficit real existente.

- Se sugiere establecer un plan de gestión de riesgo físico natural entre las instituciones competentes y los miembros de los asentamientos informales en los bordes la Qda Maripérez, Qda. Chacaíto, QdaChapellin.
- Se requiere de un estudio más específico en el tema de paisajismo y arborización en la Av. Francisco Solano López y sus transversales
- Se requiere de un estudio histórico y patrimonial más específico en coordinación con el Instituto del Patrimonio Cultural, en la que se evalué ciertos y edificaciones como Bien de Interés Cultural.

El presente estudio, conjunto a los diversos análisis desarrollados por otros autores para el sector pueden servir de base ante la elaboración de un plano de desarrollo integral liderado por la institución PDVSA La Estancia en coordinación con las alcaldías locales de los municipios Libertador y Chacao e instituciones académicas, dentro de las cuales deben establecerse un conjunto de mecanismo de gestión que permitan obtener ingresos derivados de la rehabilitación del espacio y el aumento del valor del suelo, a través de los instrumentos de aplicación de planes establecidos en el marco legal venezolano, como el cobro de la contribución especial por mejoras y el ingreso extraordinario por plusvalía.

REFERENCIAS

- Acosta, S. (2014). *Estudio de la Viabilidad Socio-Política del Proyecto de la Plaza Brión, Chacaíto*. Informe de pasantía como requisito parcial para optar al título de urbanista. Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- Alcaldía del Municipio Bolivariano Libertador. (2012). *Plan para la Transformación Urbana de Caracas: Plan de Movilidad Sustentable*. Caracas.
- Alcaldía Metropolitana de Caracas. (2012). *Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020*. Caracas.
- Alcaldía Metropolitana de Caracas. (2012). *Concurso CCS en Bici*. Caracas.
- Almandoz, A. (2009) *La ciudad en el imaginario del venezolano: De 1958 a la metrópoli parroquiana*. Fundación para la Cultura Urbana. Caracas
- Ascher, F. (2001) *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*. Éditions de l'Aube, 2001. Ed. Castellano: Alianza Editorial, S.A Madrid 2004.
- Borja, J., Castells, M. (1997) *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Jordi Borja y Manuel Castells; con la colaboración de Mireia Belil y Chris Benner. United Nations for Human Settlements (Habitat); Taurus. Madrid.
- Campos, L., López L., (2004) *Identidad y memoria urbana. Recuerdo y olvido, continuidades y discontinuidades en la ciudad*. Revista de Urbanismo N°10. Chile
- Cardona, A. (2014) *Proyecto de Reordenamiento Integral del Sector de Plaza Brión de Chacaíto y su contexto inmediato*. Informe de pasantía como requisito parcial para optar al título de urbanista. Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- C.A Metro de Caracas. (2014). *Asignación de Rutas Intercambiador Tamanaco*. Gerencia General de Planificación Estratégica. Caracas.
- C.A Metro de Caracas. (2014). *Una Alternativa para el Descongestionamiento de Línea 1*, disponible en URL: http://www.metrodecaracas.com.ve/obrasyproy/proy_linea5.html#. [Consulta 11 de Junio de 2014].
- C.A Metro de Caracas. (2014). *Ficha técnica del proyecto línea 5 del metro*, disponible en URL: <http://www.metrodecaracas.com.ve/obrasyproy/nueva%20fichatecL5.html>. [Consulta 11 de Junio de 2014].

- Chacón, R. M., Sandra, O. (2012) *La Ciudad Sostenible, reto para el Turismo*. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales. Centro de Estudios de América del Norte, El Colegio de Sonora.
- Clavier, M. E. (2001) *Lo social del diseño*. Artículo extraído de *Entorno Urbano 1999 – 2001*. Varios autores. Maestría de Diseño Urbano. Promocionado por el Centro de Estudio de Vivienda y Habitar de la Universidad Metropolitana, Caracas.
- Consejo Municipal de Chacao. (1998). *Ordenanza de Reforma Parcial a la Ordenanza Especial de Zonificación de la Urbanización El Rosal del Municipio Sucre*, vigente en el Municipio Chacao. Gaceta Municipal Nro. Ext. 1979, Marzo 03, 1998.
- Consejo Municipal del Distrito Federal. (1998). *Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza sobre Zonificación del Sector de Sabana Grande*. Gaceta Municipal Nro. 1762-B, Febrero 16, 1998.
- *Constitución de la República Bolivariana de Venezuela*. (1999). Gaceta Oficial de la República de Venezuela. Nro. 5433 [Extraordinario], Marzo 24, 2000.
- Cullen, G. (2001) *El Paisaje Urbano, Tratado de Estética Urbana*. Editorial Blume. Barcelona, España, 1974. Título Original: TOWNSCAPE, Architectural Press. Londres
- De Tallenay, J. (1889). *Traducción y anotación de la obra de Recuerdo de Venezuela* (París, 1884) por René L.F Durand. Fundación de Promoción Cultural de Venezuela, Editorial Ex Libris, Caracas.
- Flores, G. (2015) *Proyecto de Reordenación Urbana de la Avenida Casanova y su Área de Injerencia*. Informe de pasantía como requisito parcial para optar al título de urbanista. Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- FUNVISIS. (s.f). Capítulo II. *Geología sísmica y riesgo geológico*. Disponible en URL: http://www.funvisis.gob.ve/archivos/pdf/libros/funvisis_19_44.pdf. [Consulta 20 de Mayo de 2015].
- Goodall, B. (1977). *La Economía de las Zonas Urbanas*. “Colección Nuevo Urbanismo”. Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL). Madrid.
- Glaeser, E. (2012). *De smart city a social city*. Disponible en URL: http://www.tendencias21.net/branding/De-smart-city-a-social-city_a63.html [Consulta 8 de Junio de 2015].

- Gouverneur, D. (2001) País sin aceras. Artículo extraído de *Entorno Urbano 1999 – 2001*. Varios autores. Maestría de Diseño Urbano. Promocionado por el Centro de Estudio de Vivienda y Habitar de la Universidad Metropolitana, Caracas.
- Hamilton-Baile (2014) *Placemaking Event: Ben Hamilton-Baillie on Shared Space*. Disponible en URL: <http://www.pps.org/blog/placemaking-event-ben-hamilton-baille-on-shared-space/> [Consulta 8 de Junio de 2015]
- Instituto de Mecánica de los Fluidos de la Universidad Central de Venezuela IMF-UCV. (s.f). *Estudio de Amenazas de la Quebrada Chacaíto*. Disponible en URL: http://www.chacao.gob.ve/eduriesgo/amenazas_archivos/10.-%20CHACAITO%20divulgaci%C3%B3n%20final.pdf [Consulta 20 de Mayo de 2015].
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2011). *XIV Censo Nacional de Población y Vivienda, 2011*. Sección de Censos. Disponible en URL: <http://www.redatam.ine.gob.ve/Censo2011/index.html>. [Consulta 12 de Marzo de 2015].
- Instituto de Patrimonio Cultural (IPC). (2004-2007). *Catálogo del patrimonio Cultural del Municipio Chacao*. Estado Miranda.
- Instituto de Patrimonio Cultural (IPC). (2004-2007). *Catálogo del Patrimonio Cultural Venezolano del Municipio Libertador*. Distrito Capital, Caracas.
- *Ley Orgánica de Ordenación Urbanística*. (1987). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 33868, Diciembre 16, 1987.
- Linch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Ediciones infinito, Volumen 9. Buenos Aires, Argentina.
- López, L. (1989). *Caracas*. Editorial Destino S.A. Barcelona.
- Mc Loughlin, J.B. (1971). *Planificación Urbana y Regional. Un enfoque de Sistemas*. IEAL. Madrid.
- Ministerio de Desarrollo Urbano. (1985). *Normas para Equipamiento Urbano*. Resolución N° 151 del Ministerio de Desarrollo Urbano, G.O N° 33.289, Agosto 14, 1985.
- Ministerio del Poder Popular para el Ambiente. (2012). *Proyecto de Saneamiento del Río Guaire*. Caracas.
- Montaner, J. M., (2011) *La evolución del “modelo Barcelona” (1973-2004)*. Artículo extraído de *Archivo crítico modelo Barcelona 1973-2004*. Varios autores. Ajuntament de Barcelona. Departamento de Composición Arquitectónica de la ETSAB-UPC. Barcelona.

- Morales Tucker, A. (1991). *Estructura Urbana y Transporte. En Notas sobre Estructura y Planificación Urbana*. Cuadernos USB 1.
- Oficina Local de Planeamiento Urbano (OLPU), Alcaldía de Chacao. (2012). *Propuesta PDUL para la Urb. El Rosal, Estado Leal y El Retiro*. Disponible en URL:http://www.slideshare.net/pdulchacao/propuesta-pdul-para-urb-el-rosal-estado-leal-y-el-retiro-13669181?qid=29bffa1e-073e-4f19-b6d2ec3933e0976b&v=qf1&b=&from_search=4 [Consulta 17 de Marzo de 2015].
- Pedemonte, M. (1984). *Rutas Paralelas*. Dirección fotográfica y diagramación: José Guillermo Castillo y Christian Sörenson. Editorial Arte. Caracas.
- PDVSA La Estancia. (2007). *Cronología Ilustrada de Sabana Grande*. Caracas.
- PDVSA La Estancia. (2008). *Resumen ejecutivo de caracterización y propuestas de acción para el manejo de residuos sólidos en el ámbito del Bulevar de Sabana Grande*. Gerencia de Patrimonio. Caracas.
- PDVSA, La Estancia. (2009). *Diagnóstico participativo del Barrio Hoyo de las Delicias*. Gerencia de Patrimonio. Caracas.
- PDVSA La Estancia. (2009). *Subproyectos de Bulevar de Sabana Grande*. Caracas.
- PDVSA La Estancia. (2009). *Sub-proyecto 5. Regulación de mensaje Visuales del Bulevar de Sabana Grande*. Caracas.
- PDVSA La Estancia. (2009). *Subproyecto de Sistema de Protección Climática*. Caracas.
- PDVSA La Estancia. (2009). *Subproyecto de Movilidad y Usos de la Tierra del Bulevar de Sabana Grande*. Caracas.
- PDVSA, La Estancia. (2013). *Informe sustantivo para la solicitud, ante la Alcaldía de Libertador, del estudio de la Ordenanza Especial de Ordenamiento sobre El Área Declarada como Bien de Interés Cultural del Bulevar de Sabana Grande y sus Zonas de Injerencia*. Versión 25 de Septiembre de 2013.
- PDVSA, La Estancia. (2013). *Proyecto Tramo Piloto Avenida Francisco Solano López, Plaza la Iglesia*. Caracas.
- PDVSA La Estancia. (2014). *Caracterización urbana de la poligonal en la que se enmarca el complejo Petrolero La Campiña – Las Delicias de Sabana Grande y su área de injerencia*. Caracas.

- Prozorovich, F. A. (2011), *El patrimonio en la ciudad contemporánea*. Artículo extraído de *Archivo crítico modelo Barcelona 1973-2004*. Varios autores. Ajuntament de Barcelona. Departamento de Composición Arquitectónica de la ETSAB-UPC. Barcelona.
- Rodríguez, V., Valero, C. (2012) *Una Rayuela que se borra y se disuelve cada día, Semblanza de lugar sobre la transformación urbanística y cultural de Sabana Grande*. K Trabajo especial de Grado. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.
- Romay, A. (2008) *Entornos autorregulados y las lecciones de los semáforo*. . Disponible en URL. Disponible en URL: <http://alfonsoromay.com/2006/12/entornos-autorregulados/> [Consulta 8 de Junio de 2015]
- Schjetnan, M. Peniche, M & Calvillo J. (2008). *Principios de Diseño Urbano/ Ambiental*. Segunda Edición. Editorial Limusa, México.
- Vegas, I (2014) *Proyecto de Rehabilitación del Espacio Conector entre el Bulevar de Sabana Grande y Plaza Venezuela*. Informe de pasantía como requisito parcial para optar al título de urbanista. Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- Viana, F. F. (2011) *El patrimonio de lo cotidiano: Barcelona: “posa’t guapa”*. Artículo extraído de *Archivo crítico modelo Barcelona 1973-2004*. Varios autores. Ajuntament de Barcelona. Departamento de Composición Arquitectónica de la ETSAB-UPC. Barcelona.
- Webber, M. Dyckman, J. Foley, D. Guttenberg, A. Wheaton, W. & Bauer, C. (1964). *Indagaciones sobre la estructura urbana*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona. S.A
- Yujnovsky, O. (1971). *La Estructura de la Ciudad. El Caso Latinoamericano*. Ediciones SIAP. Argentina.