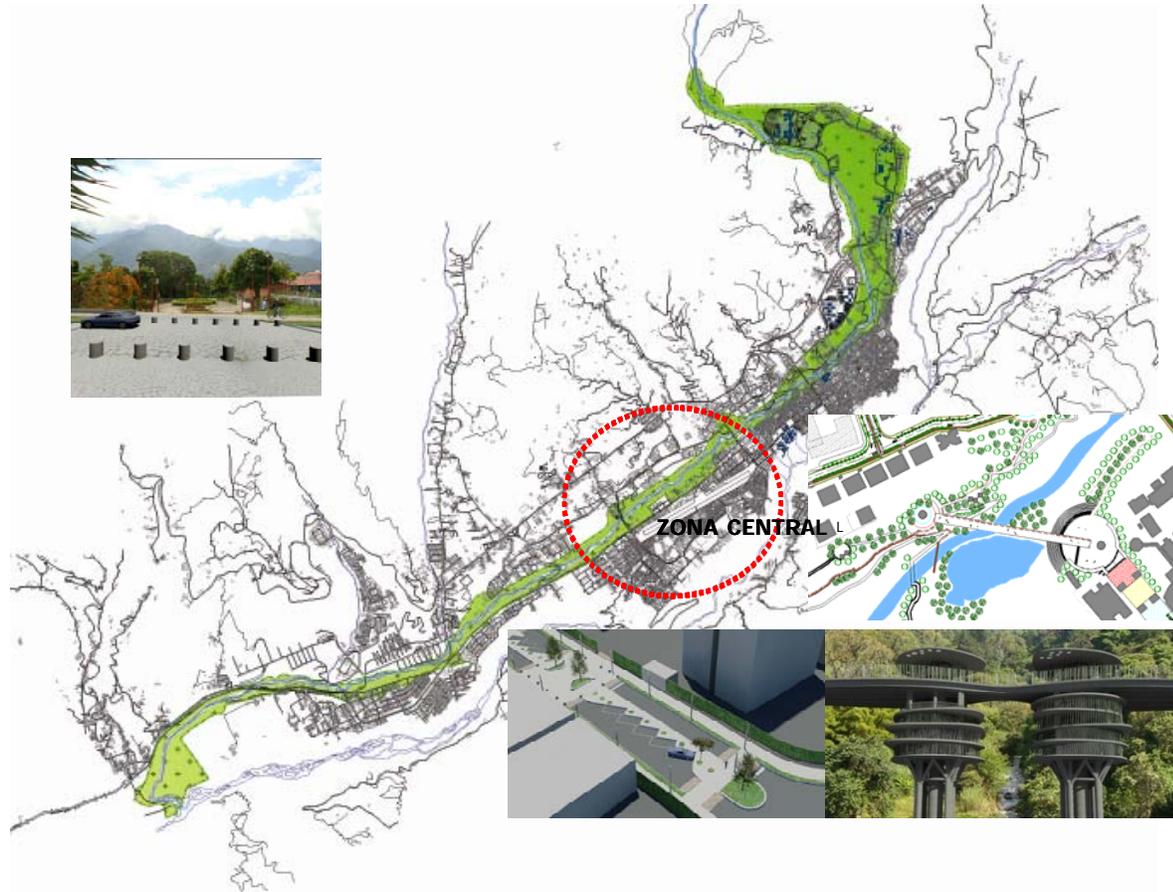


PROYECTO ULA PAMALBA FASE II



**PROPUESTAS DE ACTUACIONES URBANO AMBIENTALES EN SECTORES
DEL PARQUE METROPOLITANO ALBARREGAS-CIUDAD DE MÉRIDA
(PROYECTO LOCTI ULA L-C-22-08-01 y PIC ULA CVI.PIC-PAM-I-01-09-06)**

DOCUMENTO 3: DISEÑO DE ACTUACIONES ZONA CENTRAL PARQUE METROPOLITANO ALBARREGAS

Mérida, Junio 2010

**Empresas Aportantes:
(Fondos LOCTI)**



ANDIMER C.A.



PRESENTACIÓN

El presente documento fue elaborado por la Oficina del Proyecto ULA Parque Metropolitano Albarregas (ULA PAMALBA) del Centro Interamericano de Desarrollo e Investigación Ambiental y Territorial (CIDIAT), dentro del marco de los Proyectos LOCTI ULA N° L-C-22-08-01 y PIC ULA N° CVI.PIC-PAM-I-01-09-06 "Propuesta de actuaciones urbano ambientales en sectores del Parque Metropolitano Albarregas-Ciudad de Mérida", Fase II, del Proyecto de rescate, defensa, preservación y desarrollo integral del Parque Metropolitano Albarregas, de la Universidad de Los Andes

Constituye uno de los tres (3) documentos complementarios del Informe Final del citado proyecto el cual se publica en forma individual con todos los contenidos del Producto II de la investigación "Diseño de actuaciones mediante obras físicas para recuperar zonas de recreación y mejorar la funcionalidad y movilidad de la ciudad de Mérida a través del sector FONDUR-Plaza Ambiental (conexión Aeropuerto – Terminal de pasajeros. Zona Central).

Su elaboración fue realizada por la Arq. María Elisa Matamoros Montes, contratada como profesional especializado, para desarrollar toda la propuesta en referencia del Sector FONDUR-Plaza Ambiental. La coordinación del trabajo estuvo a cargo del Inv. Alberto Pérez Maldonado del CIDIAT, Coordinador Técnico del Proyecto ULA PAMALBA. Fungieron como apoyo del trabajo la Arq. Viviana Moreno (funcionaria ULA adscrita a la Dirección de Ingeniería y Mantenimiento), el Arq. David Nieto y un grupo de estudiantes de las Escuelas de Geografía (4) y Economía (2) de la ULA, quienes realizaron sus pasantías en el proyecto.

Toda la investigación se hizo gracias a los aportes financieros de las empresas privadas: Centro Clínico "Marcial Ríos" C.A., ANDIMER C.A. Mérida, Máxima Distribuciones C.A. Táchira, y la Venezuela de Antier C.A. Mérida, dentro del marco de la Ley Orgánica de Ciencia, Tecnología e Innovación (LOCTI) correspondiente al año 2008; y del Programa "Proyectos Institucionales Cooperativos PIC" del CDCHT de la ULA a través del citado Proyecto PIC ULA N° CVI.PIC-PAM-I-01-09-06. A todos ellos, nuestras más expresivas gracias,

Prof. Pedro Misle Benítez
Coordinador General Oficina Proyecto ULA PAMALBA

TABLA DE CONTENIDO

	<u>Pág.</u>
I. INTRODUCCIÓN	4
II. EL SECTOR OBJETO DE ESTUDIO Y PROPUESTA	6
III. LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	14
IV. LA PROPUESTA DE ACTUACIÓN: EL PROYECTO	15
1. Planteamientos sobre soluciones al Sistema de Movilidad	16
2. Propuesta de mejoramiento del Sistema de Espacios Abiertos	36
V. CONCLUSIONES	41
ANEXOS	43

I. INTRODUCCION.

El presente documento es parte complementaria del Proyecto LOCTI ULA y PIC ULA "Propuestas de actuaciones urbano ambientales en sectores del Parque Metropolitano Albarregas – Ciudad de Mérida" que corresponde con la Fase II del gran proyecto universitario de la ULA de rescate, preservación, protección y desarrollo integral del Parque Metropolitano Albarregas. En el se desarrolla una propuesta detallada de mejoramiento físico espacial de los espacios viales y peatonales que permiten dar acceso al Parque Albarregas en la parte central de la Ciudad de Mérida a través de la Plaza Ambiental FONDUR Av. Las Américas; así como una propuesta a nivel de diseño de un viaducto peatonal entre las Av. Las Américas y Urdaneta a través de espacios del Parque Albarregas para conectar dos bandas de la ciudad.

Desde el punto de vista urbano, el proyecto se maneja desde la perspectiva de integración de los espacios de la Universidad de Los Andes con la ciudad "*univerciudad*", donde la relación ineludible entre ciudad y universidad es estudiada de manera respetuosa e integrada a la trama urbana de la ciudad como elemento dinamizador de su estructura física.

La propuesta persigue un Parque Metropolitano Albarregas accesible, sustentable, ordenado, con calidad ambiental, vinculado a las actividades de los sectores que lo configuran. Un espacio trascendental para el desarrollo socio-económico y cultural de la capital merideña.

Para abordar el proyecto se realiza un diagnostico que permite conocer la situación actual y las necesidades inmediatas de un espacio del Parque Albarregas ubicado entre los Viaductos Miranda y Sucre y entre las Av. 2 Lora con su prolongación en la Av. Urdaneta y la Av. Las Américas, insertos dentro de la Zona Central de la ciudad y del parque. Se siguió para ello los lineamientos generales previamente establecidos por el proyecto central mencionado en lo correspondiente al Producto 2: Diseño de actuaciones mediante obras físicas para recuperar zonas de recreación y mejorar la funcionalidad y movilidad de la ciudad de Mérida a través del sector FONDUR-Plaza Ambiental (conexión peatonal Aeropuerto – Terminal de pasajeros. Zona Central), buscando determinar acciones urbanas de corto y mediano plazo, que permitan la integración del sector con el parque y con el resto de la ciudad. El desarrollo de estas acciones, se materializaran en propuestas de proyectos sencillos ubicados en puntos estratégicos dentro del área en estudio.

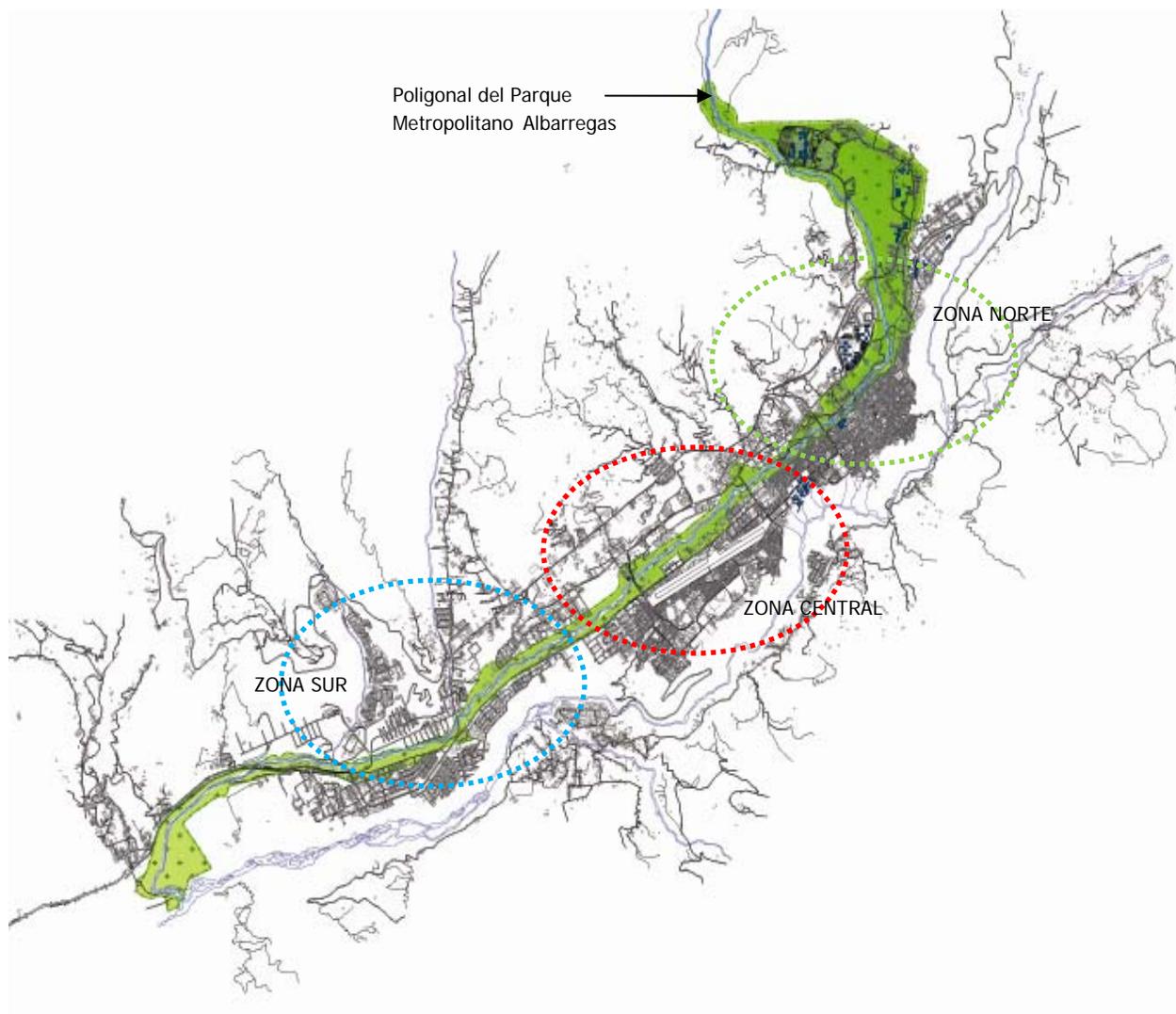
Los resultados de la investigación que aquí se presentan, se inicia con un breve diagnóstico urbano en donde se plantean ciertas posibilidades y debilidades para los tramos cuatro (TZC4) y cinco (TZC5) de la Zona Central del Parque Metropolitano Albarregas, conociéndose de ésta manera la realidad del área evaluada en la investigación. Manejándose el sector como umbral entre las Zonas Sur y Norte de la ciudad de Mérida y del propio Parque.

Posteriormente, siguiendo los objetivos establecidos en este Proyecto de la Fase II ULA PAMALBA, mediante estudios previos para el desarrollo integral y estratégico de este espacio de la ciudad como eje estructurante urbano, se plantean acciones y proyectos a corto y mediano plazo acordes con la realidad encontrada, que garanticen el mantenimiento del sistema parque- ciudad.

Se parte de la idea general establecida en el gran Proyecto ULA Parque Metropolitano Albarregas, de buscar dinamizar una serie de espacios aptos de la Zona Central del Parque, creándose conexiones transversales que tejan las dos bandas de la ciudad.

II. EL SECTOR OBJETO DE ESTUDIO Y DE PROPUESTAS.

El Parque Metropolitano Albarregas se encuentra a lo largo de la ciudad de Mérida con un área estratégica de aproximadamente 898 hectáreas y 22 Km. de largo. Para trabajar esta superficie la Oficina ULA Parque Metropolitano Albarregas (ULA PAMALBA) la dividió en tres zonas a saber: Zona Norte, Zona Central y Zona Sur. (Plano No 01)



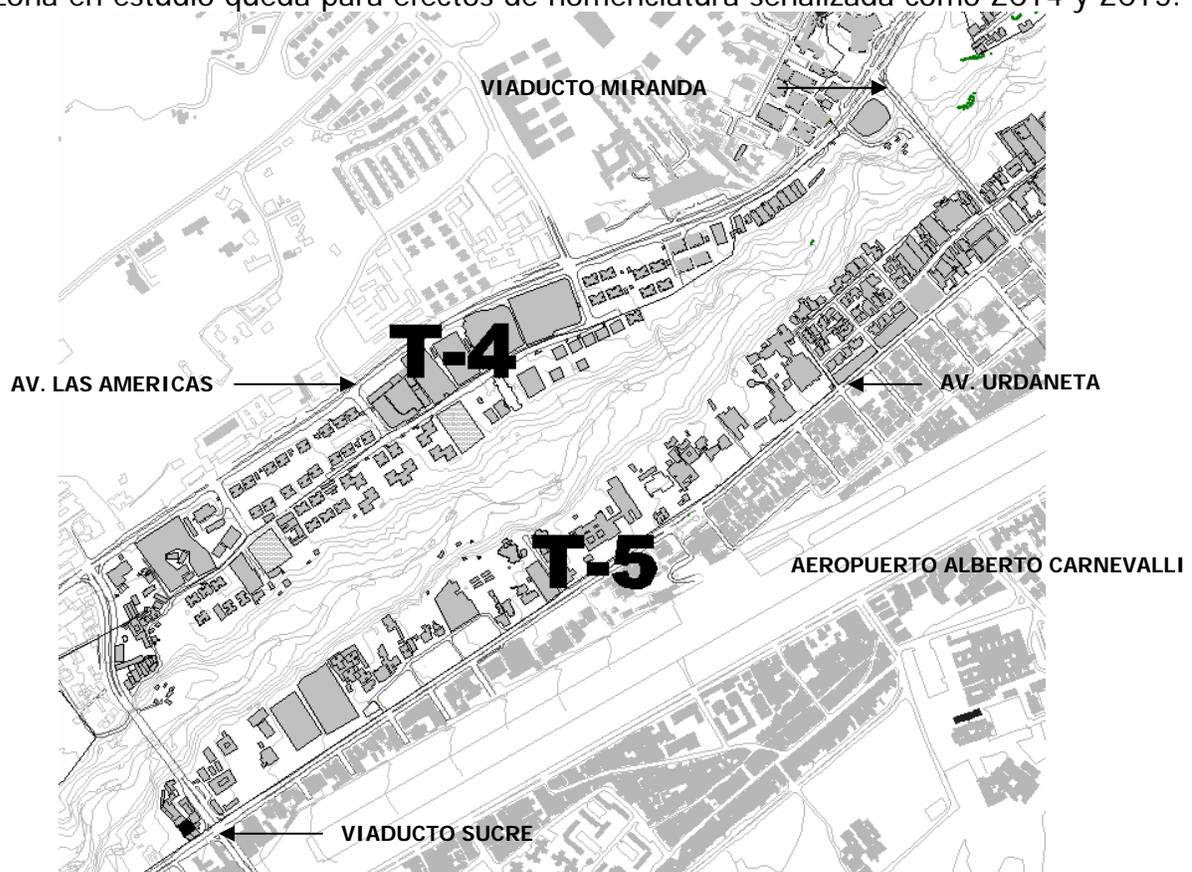
Plano No 01. Zonificación del Parque Metropolitano Albarregas según Proyecto ULA PAMALBA.

El sector en estudio se encuentra ubicado dentro de la Zona Central, zona que a su vez fue dividida a los fines del diagnóstico Socioterritorial del Proyecto ULA PAMALBA en cinco tramos. El área objeto de investigación y de proyecto es parte conformante de los

tramos 4 y 5. El tramo 4 comprende el Viaducto Francisco de Miranda y El Viaducto Antonio José de Sucre conformado por: Mercado Murachí, parte de la Urbanización Los Sauzales, Centro Comercial El Rodeo, conjunto Residencial Los Samanes, Residencias Luís Fargier, Estadio "Juan Omar Briceño, Escuela de Fútbol Las Américas, Ministerio del Ambiente, INPARQUES, Residencias Río Arriba, Residencias Los Bucares, Residencias Monseñor Chacón, Residencias Santa Bárbara, Residencias Don José, Barrio Santa Bárbara Oeste y el Viaducto Antonio José de Sucre.

El tramo 5 lo configura la Avenida Urdaneta, conformado por: Urbanización El Encanto, CAMIULA, Colegio de Médicos, Alcaldía del Municipio Libertador, INAM, Policía vial, Defensoría del Pueblo, CORMETUR, Aeropuerto Alberto Carnevali, Clínica Mérida, INIA, Fundación de Niño, Colegio Fátima, Centro Clínico, Residencias La Huaca, Parque Ruiz Fonseca, Parque de Los Escritores, Residencias Tibisay, Residencias Alto Albarregas, Residencias Urdaneta, Colegio La Salle y el Viaducto Antonio José de Sucre.

La zona en estudio queda para efectos de nomenclatura señalizada como ZCT4 y ZCT5.



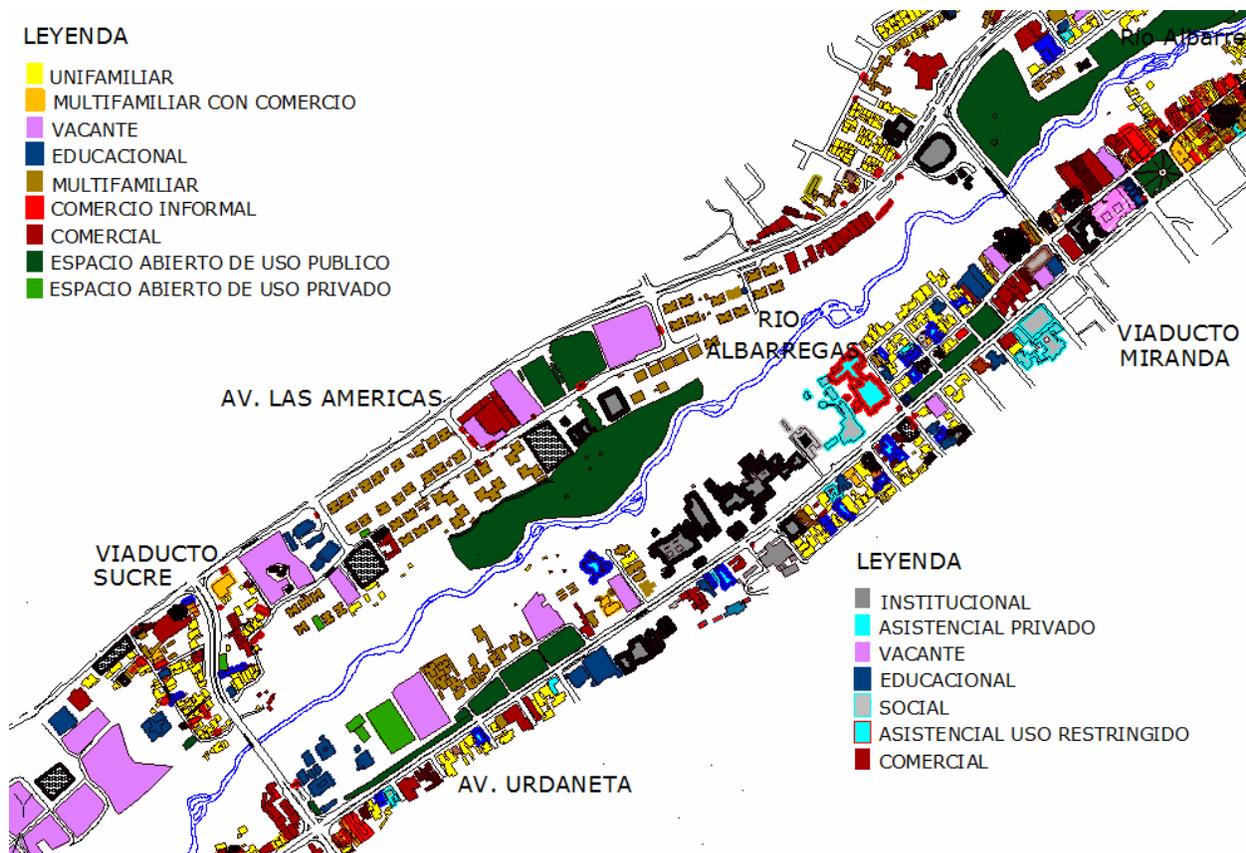
Plano No 2 Ubicación de la ZCT4 y ZCT5. Área en investigación y proyecto.

Físicamente, el sector configura un rectángulo de 820 metros de ancho por 1.950 metros de largo (160 ha.), estructurado en dos secciones del Parque Metropolitano Albarregas. Dividiéndose las dinámicas urbanas en dos, las generadas sobre la Av. Las Américas y las generadas sobre la Av. Urdaneta. Visualizándose dos situaciones, un área que tiende a ser comercial - residencial como Las Américas, y un área que tiende al servicios público, educativo y de salud. Con un espacio abierto con condiciones ambientales riquísimas y un mínimo de intervención urbana, capaz de complementar las dinámicas de ambos lados y unificar y tejer ambos bordes de la meseta de la ciudad.



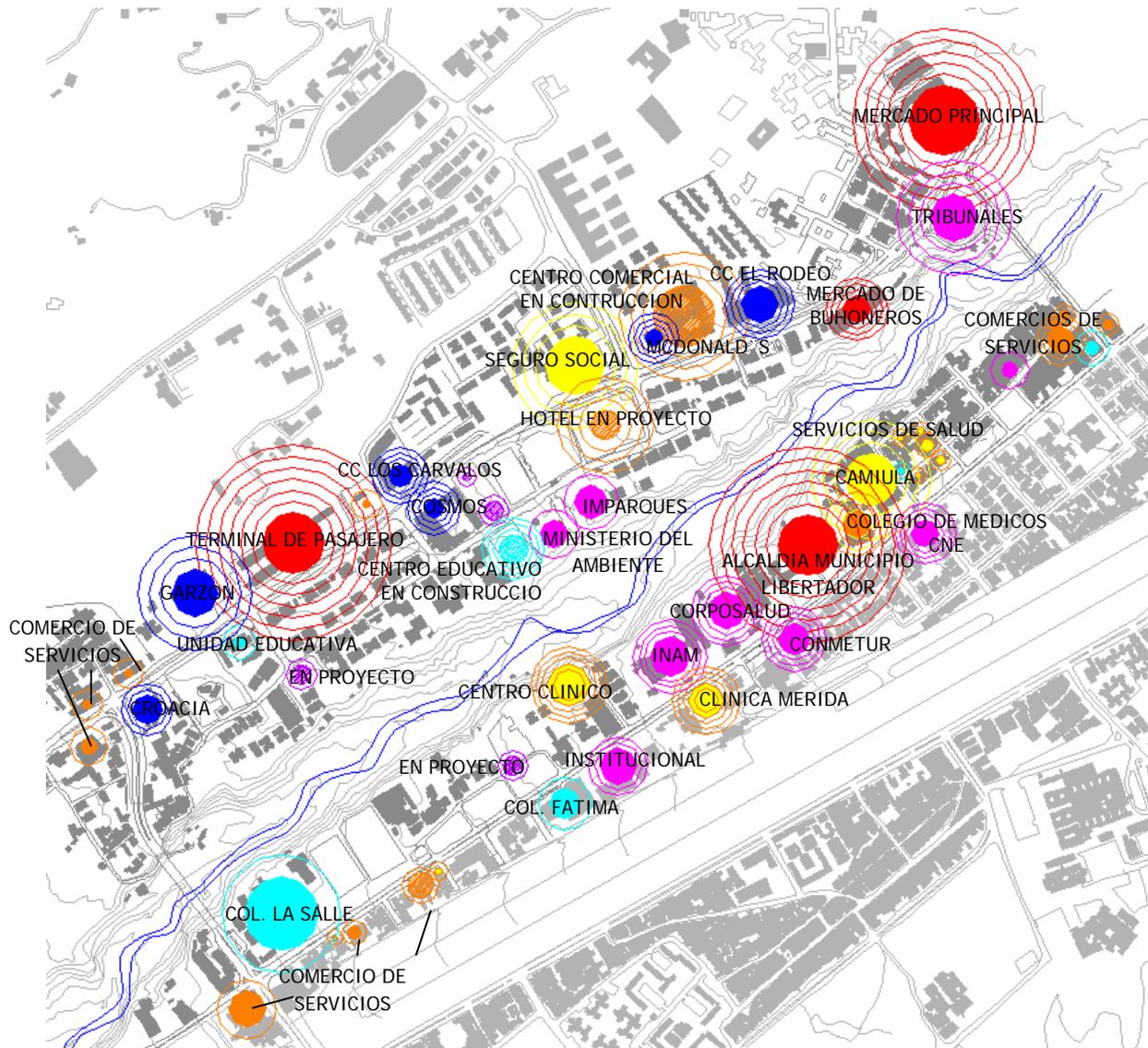
Imagen No 01. Ubicación de las dinámicas en el rectángulo físico de investigación y proyecto.

En el sector los usos del suelo son los siguientes:



Plano No 3. Uso actual del suelo en ZCT4 y ZCT5. Área de investigación.

Encontramos estructuras puntuales que generan puntos dinámicos en el sector con escala metropolitana. Asociado a la Av. Las Américas tenemos El Terminal de Pasajero “José Antonio Paredes”, las sedes estatales del Seguro Social, del Ministerio del Ambiente, INPARQUES. Sobre la Av. Urdaneta encontramos la Alcaldía del Municipio Libertador, Corposalud, INAM, Fundación del Niño y CORMETUR por el lado institucional; y por el lado de salud tenemos las Clínicas Mérida, Santiago de Los Caballeras y Corazón y Vasos y El Centro Clínico “Marcial Ríos”. Sin embargo existen otros puntos, generalmente, comerciales o educativos que generan zonas con un alto nivel de afluencia que ameritan ser atendidos y estudiados ya que se empieza a apreciar un sector con un alto nivel de atracción y generación de actividad urbana. El plano número cuatro nos permite visualizar esta situación.



Plano No 4. Puntos generadores de dinámicas urbanas en ZCT4 y ZCT5. Área en estudio.

Igualmente se encuentran espacios deportivos de buena calidad que ameritan ser mantenidos debidamente y dinamizados dentro del área en estudio como los estadios de Las Américas.

La Zona Centro del Parque Metropolitano Albarregas aloja una población estimada (2010) de 24.880 habitantes, de los cuales sólo el 22,58% se encuentran dentro del área de la poligonal del Parque y el restante 77,02% se localiza en las áreas

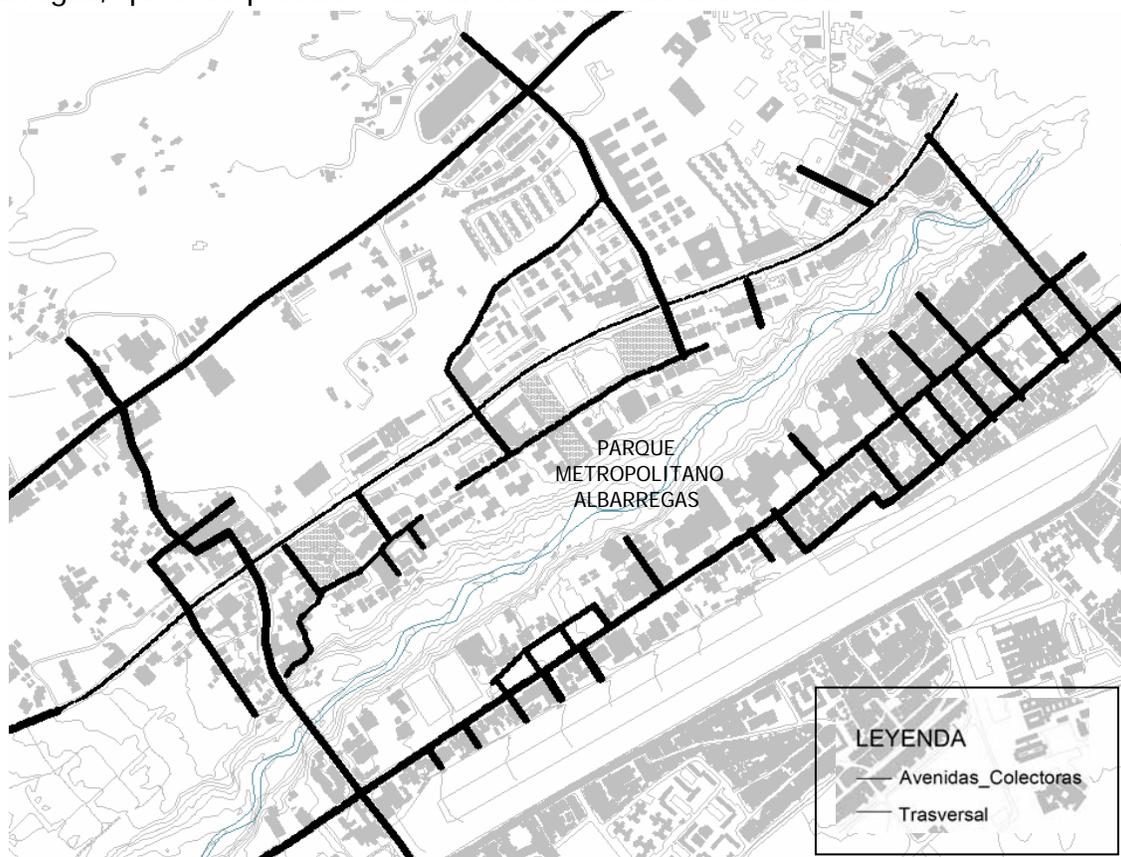


Acceso canchas Las Américas

inmediatas, es decir, que la mayor parte de la población involucrada en esta zona se encuentra en el área de influencia. De los tramos que conforman esta Zona Central, resalta el tramo ZCT4 con una población de 6.878 habitantes y el tramo ZCT5 con una población de 2.376 habitantes. Para un total de 9.254 habitantes.

Esta zona presenta una distribución de habitantes por sexo de la siguiente manera: ZCT4: 2.965 sexo masculino y 3.913 sexo femenino y en ZCT5: 1.075 sexo masculino y 1.301 sexo femenino. Cuando se analizan los datos por edad poblacional, en estos tramos se evidencia mayor cantidad de personas jóvenes entre 15 y 24 años de edad.

Su trama vial como la peatonal es discontinua, interrumpida por la presencia del Parque Albarregas, quien se percibe como un obstáculo urbano natural.



Plano No 5. Movilidad actual en ZCT4 y ZCT5. Sector de investigación y



Por otro lado se aprecia confusión en los pasos y recorridos peatonales. La pasarela existente no es funcional para el peatón.



En algunos casos la vegetación interrumpe la visualización peatonal y vehicular generando inseguridad en momentos de cruces sobre avenidas y/o calles o en el momento de incorporación del vehículo a calles y/o avenidas.

El comercio informal aumenta ubicándose en lugares que afectan el desenvolvimiento diario del sector.



Produciendo conflicto peatonal, vehicular, de sanidad y seguridad.

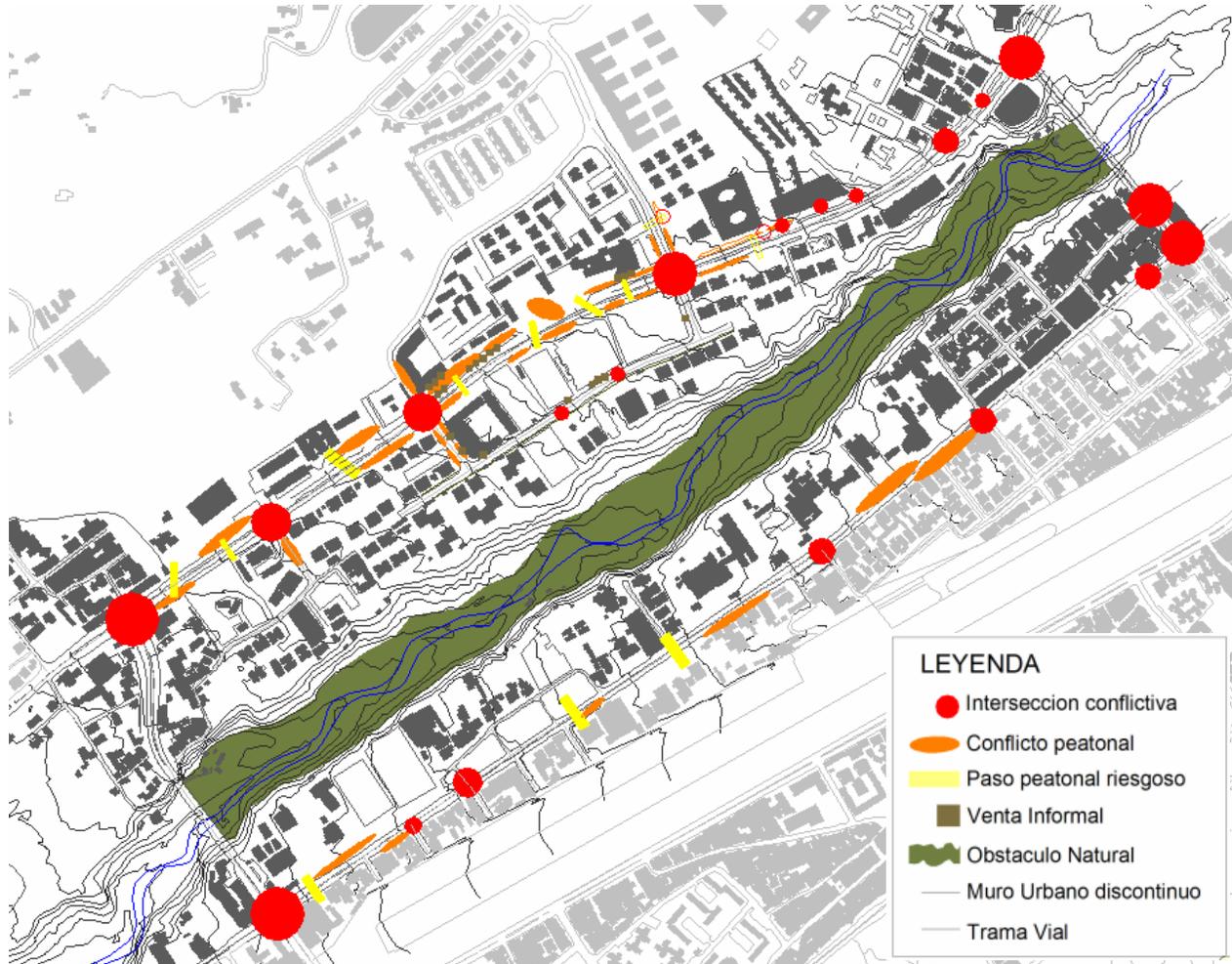
Los muros urbanos con la pretensión de proteger la propiedad y los conjuntos residenciales han causado una contaminación visual que opacan las potencialidades del área en estudio.



Este sector termina siendo un corredor de servicios para el área metropolitana de Mérida que amerita ser ordenado y conectado transversalmente con el resto de la ciudad incorporando el Parque Metropolitano Albarregas de Mérida como los espacios abiertos en la trama del área en estudio.



Es un sector muy dinámico en su configuración física. Con potencialidades deportivas, turísticas y de recreación. Estratégicamente consolidable.



III. LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Luego de conocer la situación del sector en estudio, se pretende ordenar su condición, regular los usos y aprovechar los recursos del Parque Metropolitano Albarregas, creando facilidades para recorrerlo, usarlo, disfrutarlo, vivirlo y mantenerlo en el tiempo.

En este sentido, los objetivos específicos de la propuesta se orientan a:

- ✓ Integrar espacial y funcionalmente las dos bandas de la ciudad, remontando el sector como un hito en la ciudad capaz de activar la actividad turística, recreacional y deportiva de la misma.
- ✓ Potenciar los tramos cuatro y cinco dentro de la Zona Central del Parque Metropolitano Albarregas, a través de acciones urbanas sencillas y puntuales.
- ✓ Fomentar sistemas de transportes adecuados complementándose una movilidad sostenible.
- ✓ Crear identidades para las comunidades que residen en el sector que mejoren su calidad de vida.

IV. LA PROPUESTA DE ACTUACIÓN: EL PROYECTO

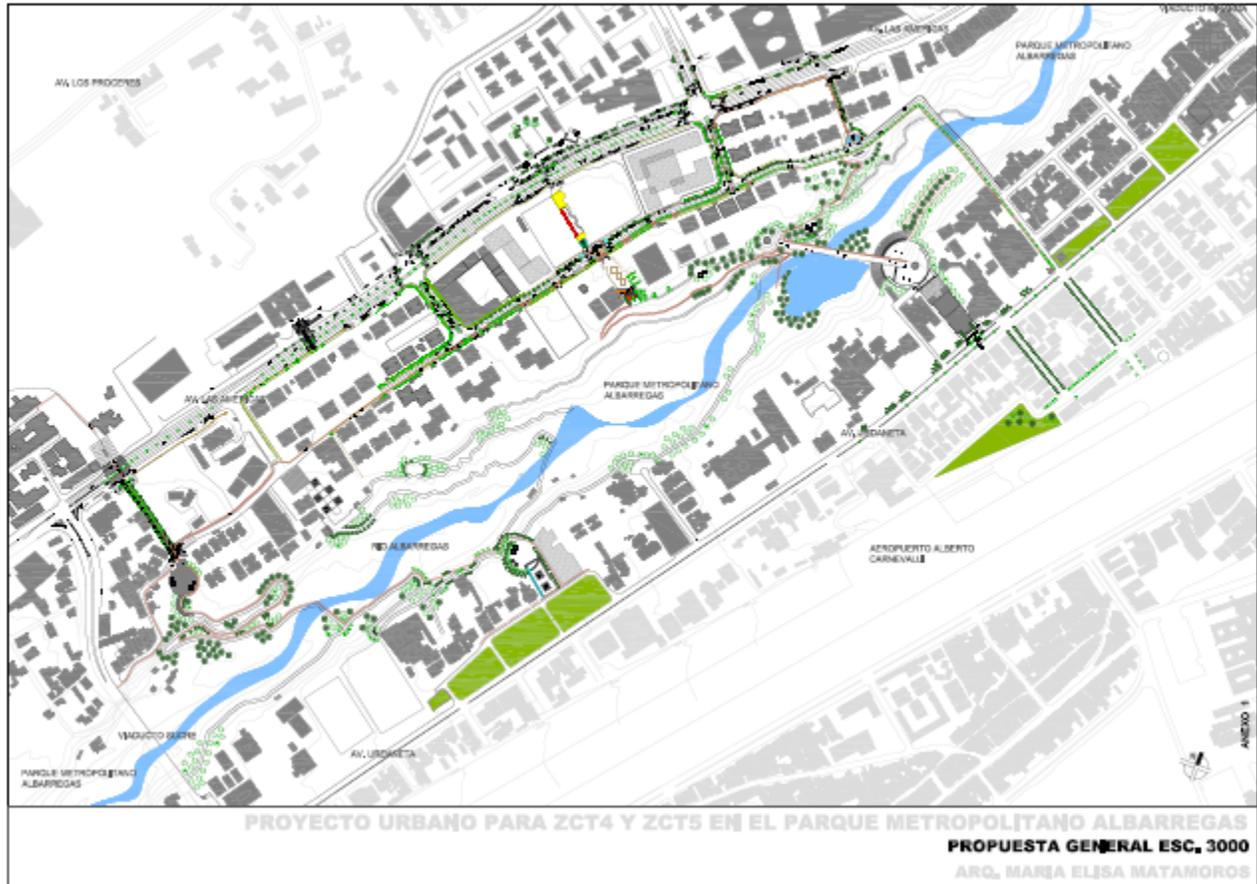
El proyecto se plantea bajo una mirada respetuosa con el entorno adaptándose prudentemente a la realidad socio-política, económica y cultural de la ciudad. En tal sentido se trabaja a partir de la creación y consolidación de dos grandes sistemas, el de movilidad y el de espacios abiertos de uso público como resultado de la estratificación de los flujos encontrados en el área de estudio.

En la Figura siguiente, puede observarse la Propuesta General de Actuaciones sobre el sector la cual incluye las acciones relacionadas con el Sistema de Movilidad (redes viales, peatonales y rutas de la ciclo vía) dentro del cual se incluye las bases del anteproyecto del Viaducto o pasarela peatonal sobre el Río Albarregas a la altura de la Plaza Ambiental; y con el sistema de espacios abiertos (plazas, canchas deportivas y otros puntos de encuentro).

En los Anexos 2 y 3 se presentan los perfiles de las propuestas de estructuración de dos (2) Ejes Transversales de conexión peatonal: Seguro Social (Av. Las Américas) – Plaza Las Madres (Av. Urdaneta); y Sector Santa Bárbara (Av. Las Américas) – Plaza Los Poetas (Av. Urdaneta).

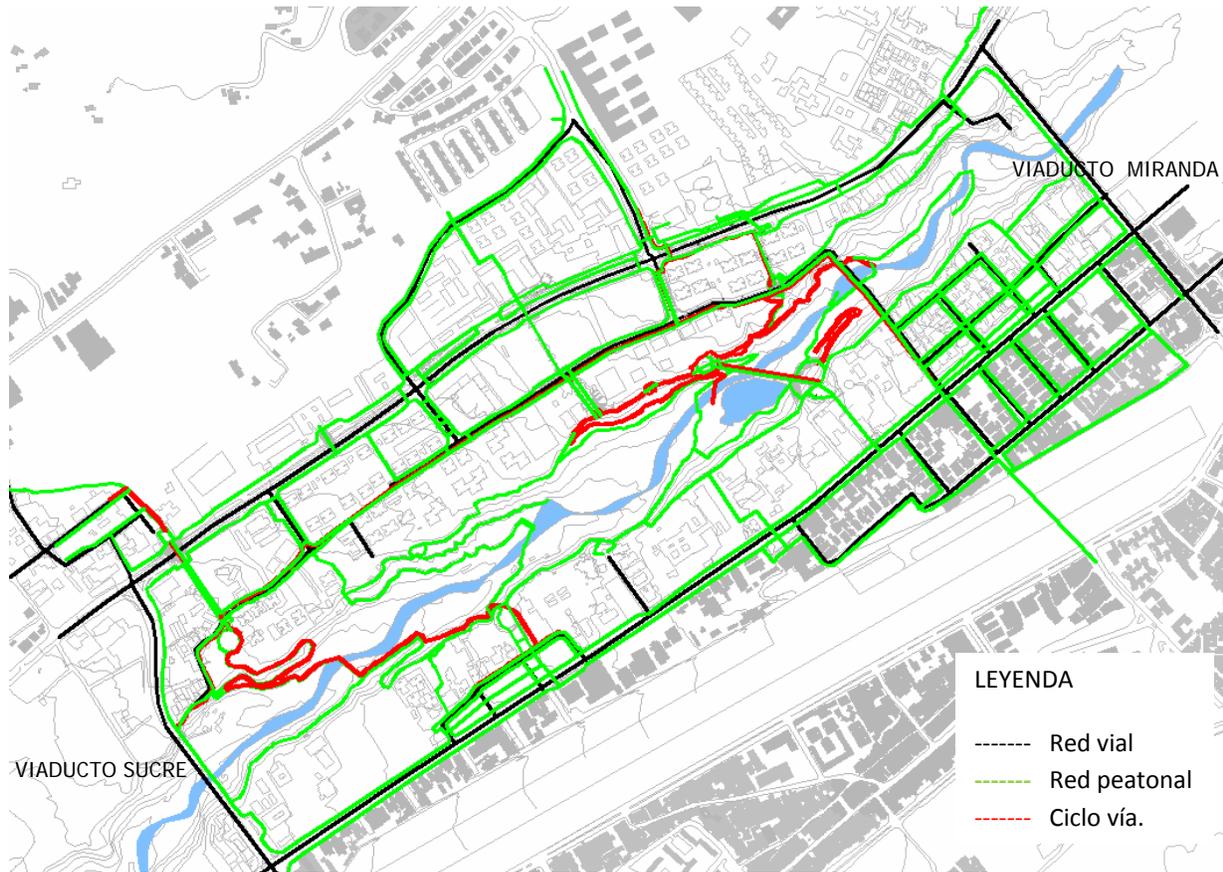
En relación con la Propuesta de Pasarela sobre el Río Albarregas, se desarrollan perfiles de las plantas, detalles de iluminación a nivel de los diferentes niveles, así como vistas de conjunto, frontal, de los cerramientos y vertical de la misma.

Se desarrolla una propuesta específica de movilidad peatonal de todo el sector, diseñándose algunos perfiles de acceso a plazas, cruce de avenidas y calles y paradas. La propuesta de movilidad vial, incluye propuesta de modificaciones de calzada a nivel de calles y avenidas, establecimiento de islas para alojar estacionamientos, pasos a nivel en Av. Las Américas para los puntos del Terminal de Pasajeros, Supermercado Cosmos, Seguro Social.



1. PLANTEAMIENTOS SOBRE SOLUCIONES AL SISTEMA DE MOVILIDAD.

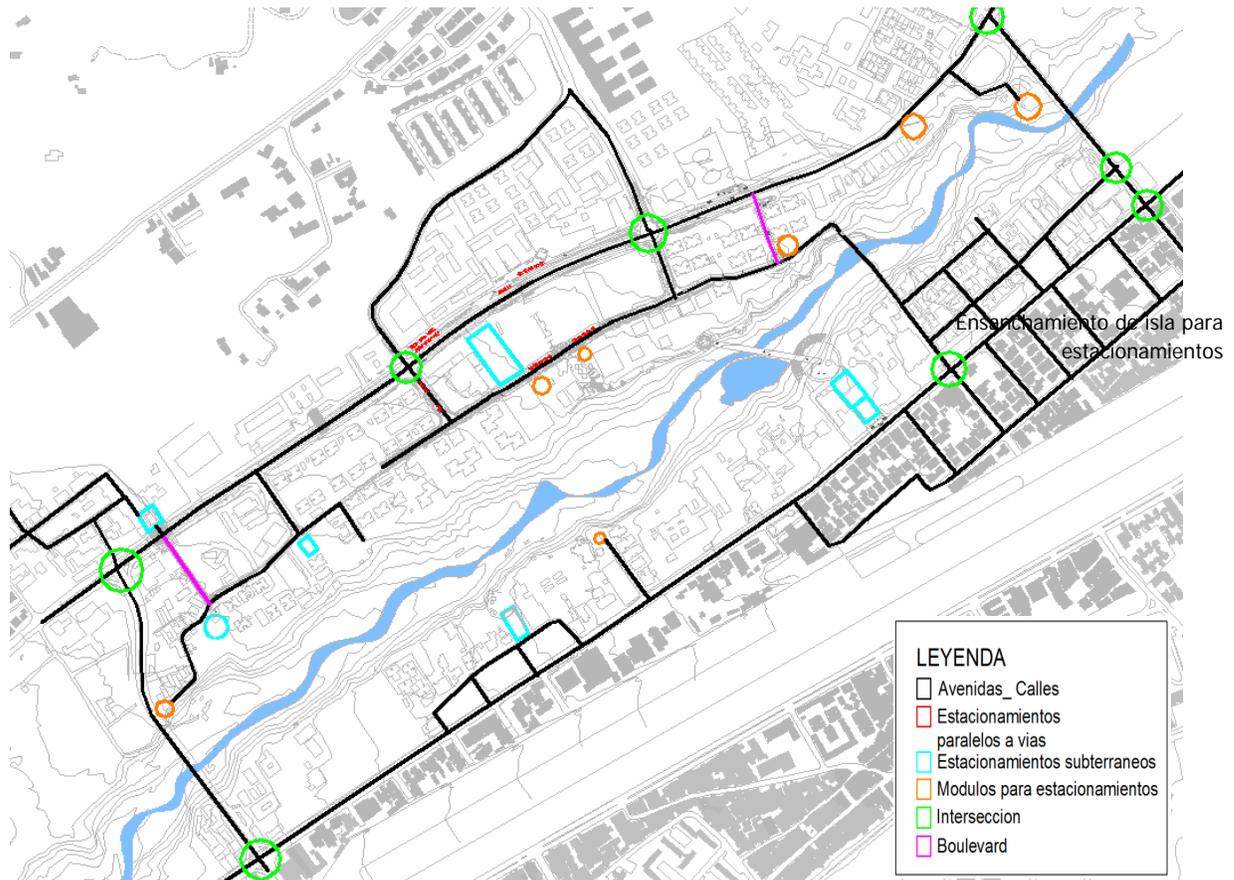
Se establecen dentro de este sistema unas redes que permiten determinar las acciones puntuales a corto y mediano plazo. Estas redes a su vez deben funcionar de manera que contengan las actividades urbanas requeridas por el sector y que apoyadas en los espacios del parque activen las dinámicas de la ciudad. Se incorporan otros modos de transporte sustentables que complementan la necesidad de desplazamiento en cortas distancias.



Plano No 6. Sistema de movilidad PROPUESTO en ZCT4 y ZCT5. Área intervenida.

Las redes que se encuentran y se consolidan son:

- **Red Vial:** esta red está conformada por calles, avenidas, boulevares, estacionamientos, nodos e intersecciones viales.

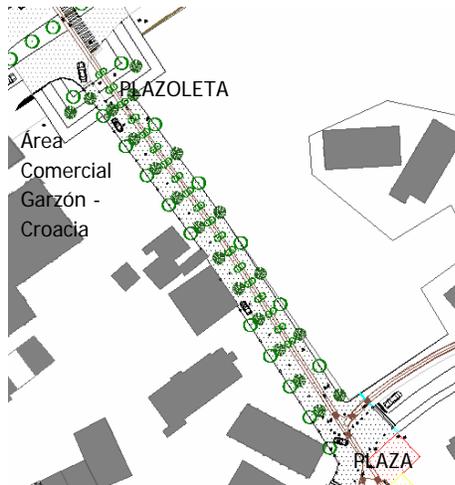


Plano No 7. RED VIAL PROPUESTA en ZCT4 y ZCT5. Área intervenida.

A través de un programa de señalización y pintura se delimitan claramente los canales de circulación en calles y avenidas. Canalizando, organizando y agilizando los recorridos. Se proponen vías nuevas que se conecten a las existentes completando circuitos viales. Se proponen dos boulevares, uno hacia el norte del sector para dar acceso al parque conectando la Av. Las Américas,

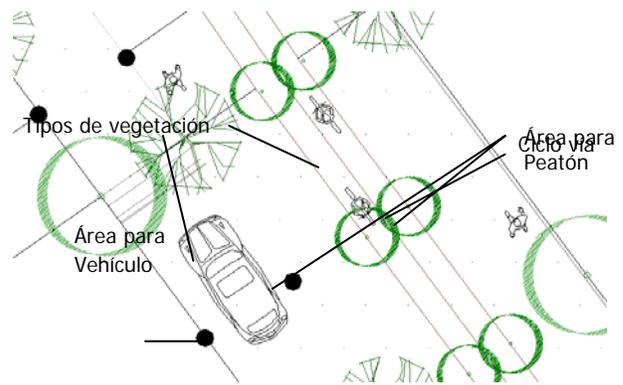


a la altura del centro comercial nuevo, con el parque y la otra banda (Av. Urdaneta) por la nueva vialidad.



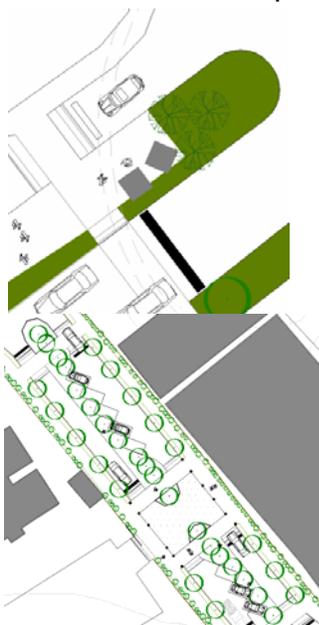
El otro boulevard se ubica hacia el sur del sector con la intención de canalizar el gran flujo peatonal que se dirige desde el área comercial del Garzón-Croacia y sus alrededores hasta el área residencial detrás de la avenida Las Américas. Comienza y termina en áreas abiertas, plaza y plazoleta.

BOULEVARD SUR.



Estos boulevares contemplan un área de circulación vehicular, peatonal y de bicicleta. Están arborizados con especies bajas en el área peatonal y de ciclo vía y con vegetación más alta en el área vehicular. Igualmente están dotados con mobiliario urbano e iluminarias.

En algunos puntos las islas son ensanchadas para ubicar estacionamientos para vehículos o kioscos para servicios comerciales.

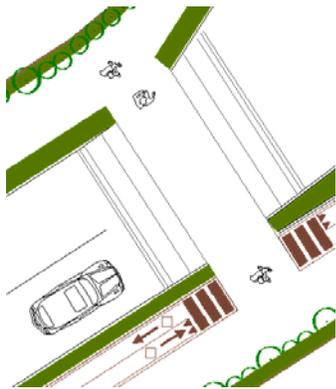


Ensanchamiento de isla para kioscos comerciales



Ensanchamiento de isla para estacionamientos





En las calles, donde el estudio lo determine, se ubican reductores de velocidad trabajados como pasos peatonales a nivel.



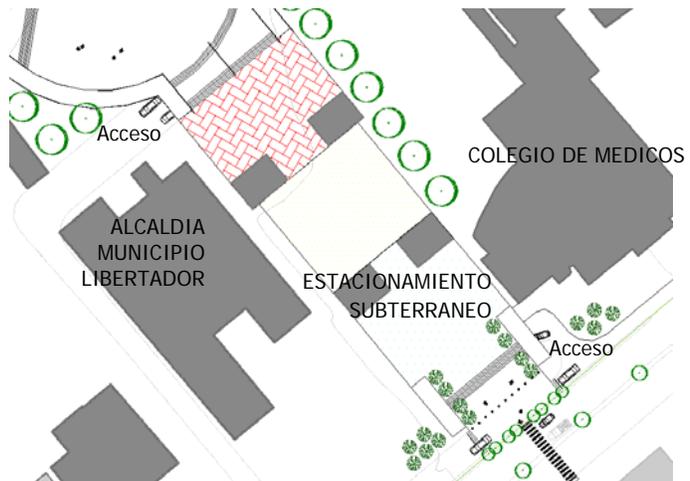
Reductores de velocidad.

En las avenidas Las América y Urdaneta se propone un estudio para la poda de la vegetación existente.



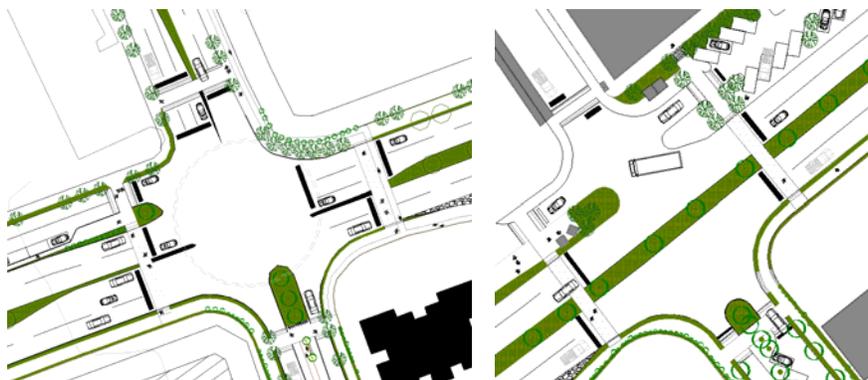
En calles, boulevares y algunos sectores de las avenidas se plantea la siembra de árboles. Según sea el caso.

Estratégicamente se plantean estacionamientos verticales en algunos puntos, para el funcionamiento peatonal del sector y del parque. Entre la Alcaldía del Municipio Libertador y el colegio de Médicos del Estado se programa un espacio como estacionamiento subterráneo, el cual tiene dos accesos, uno por el colegio de médicos y otro por la alcaldía. Existiendo la posibilidad de ser construido por las dos instituciones e internamente utilizado y administrado por cada una individualmente.



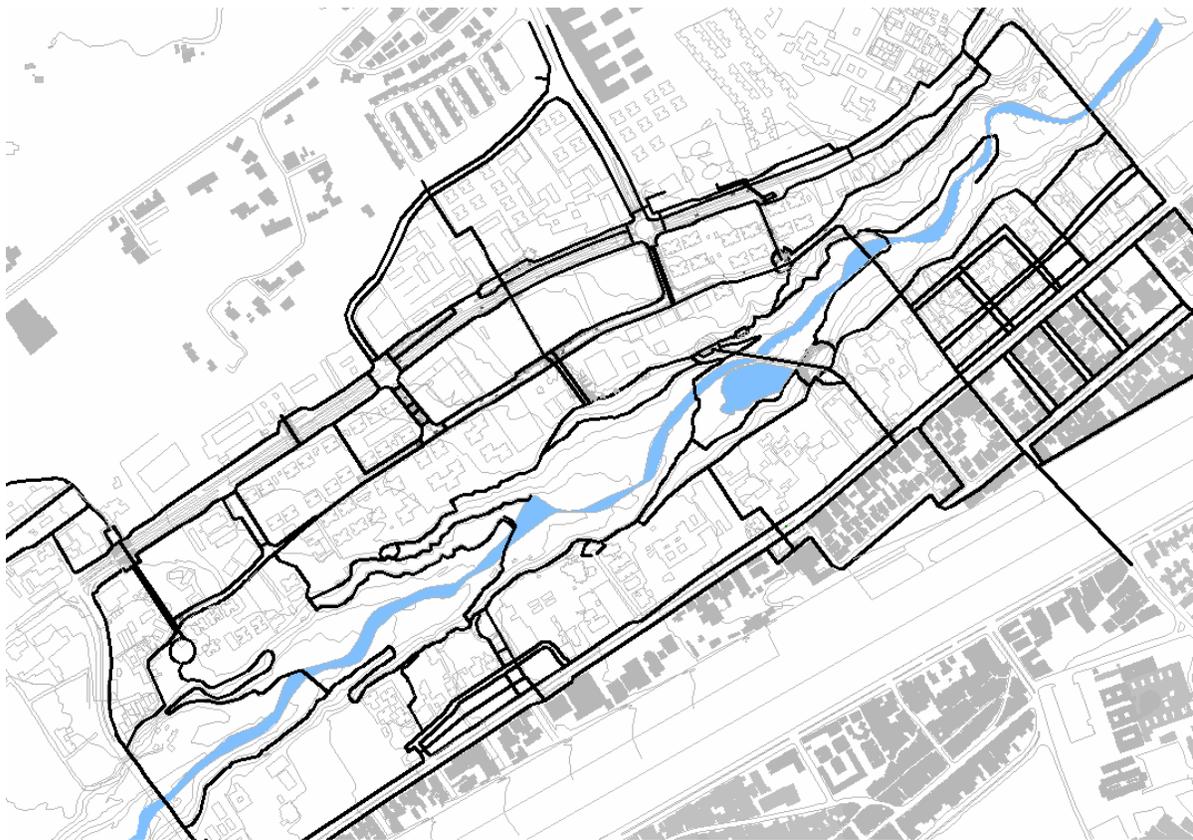
Estacionamiento subterráneo Alcaldía-Colegio de Médicos.

Los nodos principales son trabajados con un elemento de aluminio que genera escala urbana en el que se ubican señales de tránsito.



Nodos e Intersecciones viales.

- **Red de Transporte Público:** esta mantiene los recorridos y circuitos planteados por la Alcaldía de Municipio Libertador. Se define el área de parada del vehículo público a través del cambio de pavimento en la calzada, tanto en calles como avenidas. Se reubican en algunos casos, los módulos de paradas. Estos deben ser techados para proteger al usuario de la intemperie, con asientos cómodos que permitan la espera del medio de transporte a los ancianos, niños y demás beneficiarios. Acompañados con avisos informativos referentes al servicio de transporte público donde se informe de los recorridos, paradas y horarios aproximados de espera.
- **Red Peatonal:** esta red está configurada por las aceras, pasos a nivel sobre calles, paso rayado de cebra en avenidas, pasarelas, pasos subterráneos, caminerías y boulevares. Esta red es complementada por sistema de espacios abiertos.



Plano No 8. RED PEATONAL PROPUESTA en ZCT4 y ZCT5. Área intervenida.

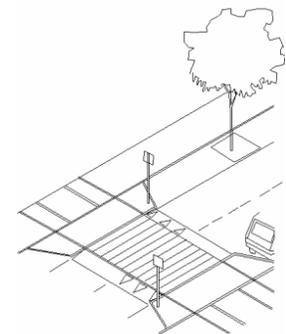


Para comenzar la configuración de la red peatonal se plantea el ensanchamiento de las aceras cumpliendo con las normativas de discapacitados. Sobre las calles donde la normativa lo admite, se realizan los cruces a través de pasos peatonales a nivel, los cuales deben mantener el mismo ancho, altura y acabado de la acera proveniente. Consiguiéndose seguridad y evitándose el esfuerzo físico innecesario del peatón.

Nodo Av. Las Américas con Av. Ezio Valeri.

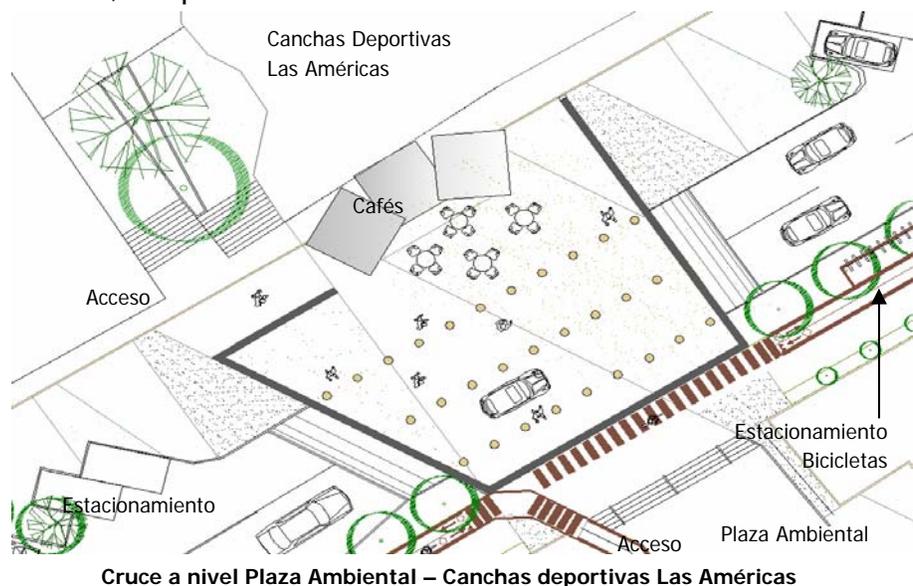
Ejemplo de acciones en red peatonal

Paso a nivel. Detalle



En el caso específico del cruce sobre la calle que está entre las canchas deportivas Las Américas y la Plaza Ambiental, se plantea de forma diferente al resto de los cruces peatonales a nivel; por ser, éste, un punto de confluencia peatonal y social.

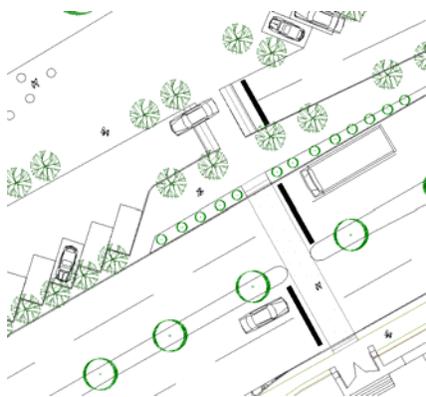
Se reubica y agrupa el comercio informal encontrado en las inmediaciones de las canchas deportivas, potencializándolo, consolidándolo y propiciando la



Cruce a nivel Plaza Ambiental – Canchas deportivas Las Américas

socialización a través de cafés al aire libre que permitan tomar un refrigerio. Se delimita el área para estacionar vehículos automotrices. Se da accesibilidad al área deportiva y a la plaza Ambiental. Se abren visuales hacia el Parque Metropolitano Albarregas. Se ubican estaciones de alquiler de bicicletas. Se juega con la vegetación para crear un microclima de confort.

En las avenidas donde la normativa no permite los pasos a nivel, se colocan en las aceras rampas de fácil acceso que salven el desnivel entre la calzada y la orilla, dándole continuidad y seguridad al recorrido peatonal mediante



cambios de textura en el pavimento de la calzada y a través del rallado regular. En algunos casos estos cruces peatonales van acompañados del cruce de la ciclo vía.

Cruce peatonal texturizado.



Cruce peatonal acompañado de ciclo vía.

A nivel general para proteger al peatón en el recorrido por las aceras de las calles y avenidas se establece un área verde ente la calzada y la acera, y otra, entre la acera y los muros urbanos ya construidos y por construir. Generándose un túnel verde que permite incorporar la vegetación del parque a la trama de la ciudad y bajar las temperaturas a las horas más soleadas del día, creándose un confort térmico que permite al usuario recorrer el área de manera agradable. A su vez ésta acción unifica la lectura de los muros urbanos del sector. En las jardineras ubicadas se colocan estratégicamente asientos básicos donde el peatón puede descansar y hacer de su recorrido un momento de ocio y recreación.

Para realizar los pasos sobre la avenida Las Américas en los puntos de mayor confluencia peatonal se plantean cuatro pasos derivados del diagnostico previo, son:



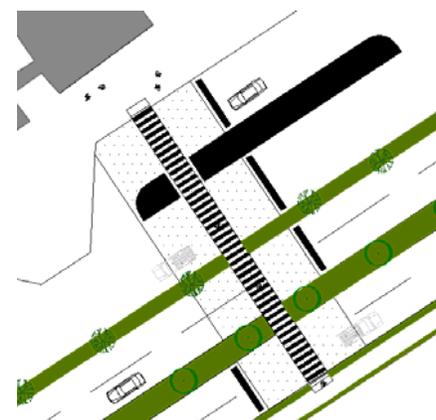
Plano No 8. UBICACIÓN DE CRUCES SOBRE LA AV. LAS AMERICAS. Área intervenida.

Paso UNO, en este punto el cruce se realiza desde y hacia un espacio público. Con un rallado de cebra continuo, seccionando la isla central de la Avenida Las Américas, es decir el peatón se mantiene a nivel de la calzada hasta estar en la isla entre la avenida y la calle de servicio donde sigue su recorrido incorporándose por rampa a un paso peatonal a nivel y del otro lado se incorpora igualmente por rampa a la acera, concluyendo su travesía. En este punto se acompaña el paso peatonal con la ciclo vía. Previamente al rallado y a la ciclo vía se realiza un cambio de pavimento en la calzada que permite alertar al conductor y reducir la velocidad del vehículo.



Cruce peatonal sobre la Av. a nivel Garzón.

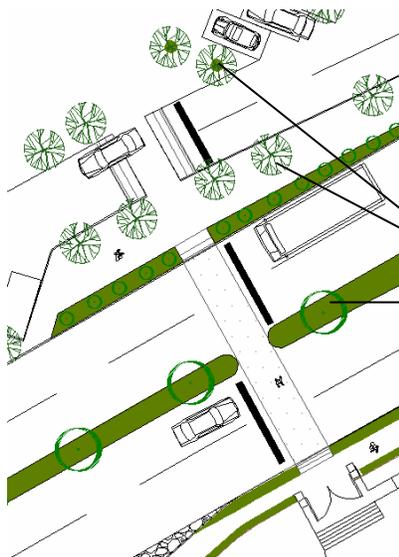
Paso DOS, ubicado frente y desde el Terminal de pasajeros. Este cruce peatonal sobre la Avenida Las Américas se trabaja de dos maneras, una superficial y otra subterránea. El paso superficial sobre la Avenida se realiza con un rallado reglamentario continuo seccionando las islas tanto de la avenida como la de la calle de servicio para permitir el paso continuo con



Cruce peatonal sobre Av. Las Américas a nivel Terminal Pasajeros.

maletas u otros elementos con ruedas. Se incorporan a las aceras con rampas.

El paso subterráneo se deja a manera de idea con la posibilidad de ser desarrollado posteriormente como proyecto y consiste en pasar por debajo de la avenida a través de un ambiente comercial seguro, iluminado y ventilado desde el techo por cúpulas, traga luces, inyectores y extractores de aire, que se abre desde el interior de la planta sótano del Terminal hasta una plazoleta que debe ubicarse al otro lado de la avenida. Su acceso podrá estar controlado por el mismo Terminal pasajero.



El Paso TRES está ubicado frente a la Las Américas a 200mts del Seguro Social. Éste cruce se maneja con los mismos criterios urbanos anteriores a diferencia del cambio de pavimento previo al paso peatonal, el cual no es considerado.



Cruce peatonal sobre las Américas a nivel Plaza Las Américas.

Ejemplo de la siembra de árboles en la Av. Las Américas

Punto CUATRO, se localiza a nivel del centro comercial en construcción entre el McDonald´s y el Centro Comercial-Residencial El Rodeo. Planteándose una pasarela sobre la avenida Las Américas con rampas de acceso y ascensores a cada extremo que complemente su accesibilidad. Desde el primer nivel del centro



Pasarela propuesta sobre la Avenida Las Américas.

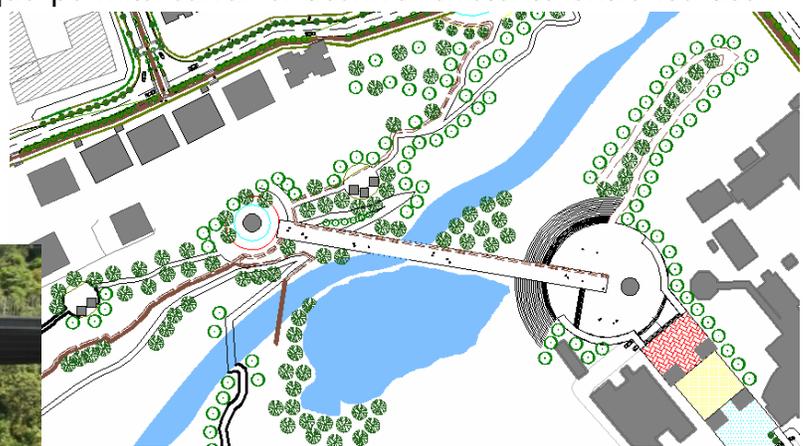
comercial se incorpora a la pasarela una rampa que permita evacuar directamente en ella, los flujos peatonales que derivaran del interior del centro comercial evitándose la congestión en aceras de la avenida que se mantienen con las dimensiones originales.

Para terminar de consolidar esta red peatonal y reactivar el funcionamiento del Parque Metropolitano Albarregas se plantea recuperar las caminerías existentes ubicadas en la margen derecha del río, el cual será cruzado a través de puentes naturales según sea el caso que luego darán continuidad al recorrido peatonal por nuevas sendas peatonales conectándose naturalmente los dos bordes de la meseta.

Por otro lado, en la búsqueda del tejido transversal de la ciudad se plantea una pasarela sobre el río Albarregas que permita salvar el desnivel existente entre los dos bordes naturales del río Albarregas, la cual debe ser construida bajo criterios de sustentabilidad y eficiencia energética.

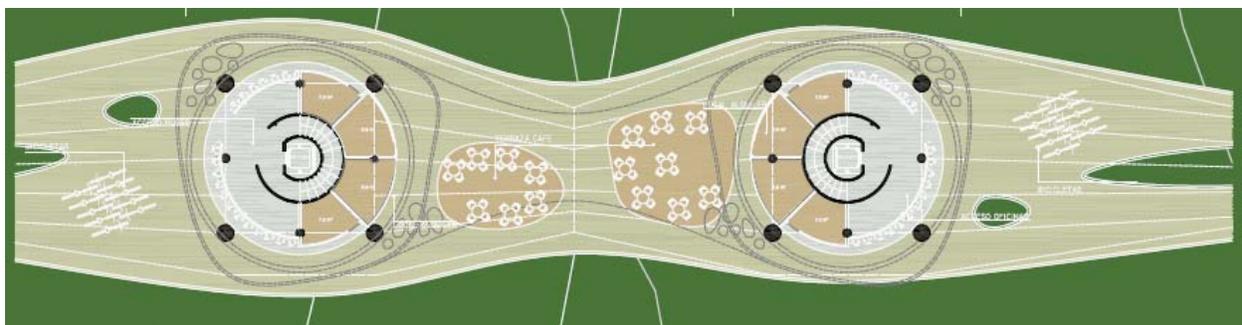


Imagen. Pasarela sobre el Río Albarregas.



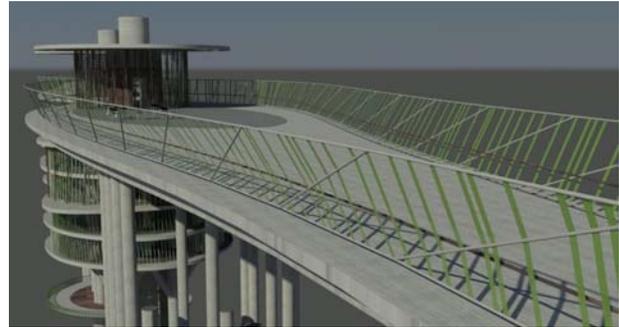
Ubicación. Pasarela sobre el Río Albarregas.

A nivel urbano la implantación de la pasarela en el sector se realizara a partir de dos espacios públicos a los extremos de esta, configurados como plazoletas que recogen, ordenan y dirigen los flujos peatonales por ella recogidos. Tiene una planta sinuosa con un ancho variable que va desde los 05 hasta los 15 mts de ancho con un largo aproximado de 180mts. Contenedora de actividades relacionadas al comercio, ocio y recreación.



Planta. Pasarela propuesta sobre el Río Albarregas.

Los cerramientos de seguridad son planteados con materiales livianos y transparentes que permitan la integración visual y emotiva con el hábitat del parque.



Cerramientos en pasarela sobre el Río Albarregas.



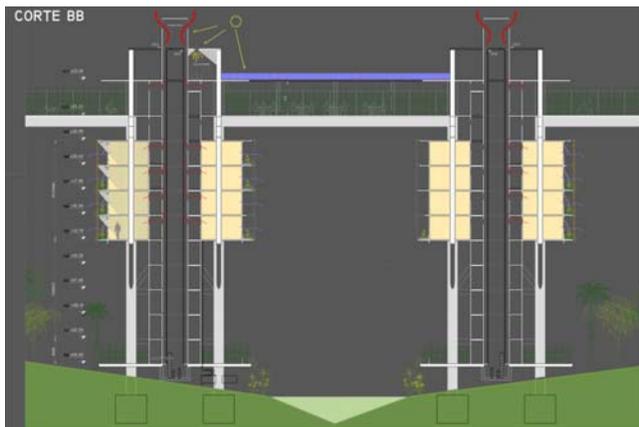
Viaducto Sucre.

Para el sostenimiento físico de este paso peatonal es posible que requiera de pilotes con dimensiones estructurales, similares a los viaductos existentes en la ciudad



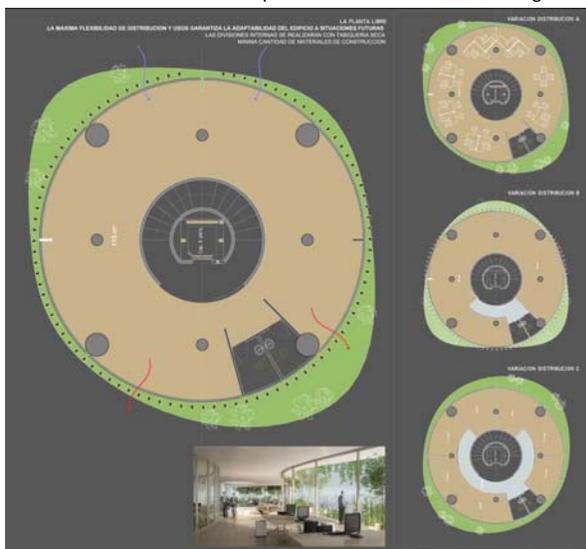
Parque Metropolitano Albarregas. Pasarela sobre el Río Albarregas.

Con el respeto que amerita el hábitat que contendrá dicha estructura y evitando la saturación del parque con elementos constructivos disfuncionales, se plantean las bases principales de esta pasarela con dos grandes torres de edificio que contengan actividades administrativas, comerciales, gubernamentales, culturales y educativas. Para hacer de esta pasarela un elemento funcional y sustentable en el tiempo. Generar espacios y estructuras hitos dentro del parque para que sean referencia nacional e internacional activando el turismo en la ciudad.



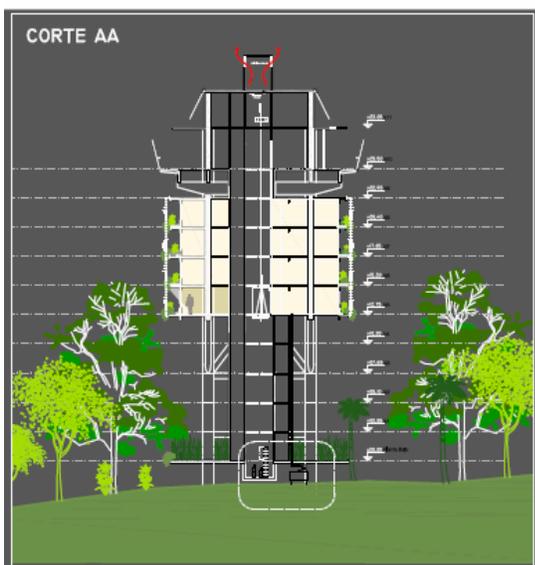
Edificaciones bases de la pasarela sobre el Río Albarregas.

Estas edificaciones se diseñan a partir de un elemento central que contiene las circulaciones verticales necesarias para su funcionamiento y que a su vez albergan los conductos para la circulación de aire de renovación del edificio además de otras instalaciones. La circulación vertical está pensada para dar servicio directo desde el nivel río del parque hasta el nivel de la pasarela, conectando directamente río y bordes de meseta. Y para dar servicio específico de cada piso.



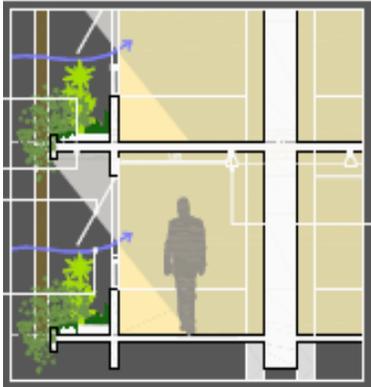
Modelos de plantas. Pasarela sobre el Río Albarregas.

Se le proyectan plantas libres modulares que sean flexibles a los futuros requerimientos de uso. La modulación ha de ser con material liviano y removible. Los cerramientos verticales exteriores deberán permitir el flujo de las corrientes de aire naturales minimizando la necesidad de sistemas de refrigeración mecánica.



Corte. Pasarela sobre el Río Albarregas.

Cada torre poseerá cuatro niveles pero su altura total será de 115m2. La intención es simular con cada torre la silueta de un árbol donde se representa visualmente los efectos que de él se emanan. El tronco es la circulación vertical y las ramas los entrepisos. Cada nivel tendrá una altura de entre piso de 3,50 mts que permita la ubicación de instalaciones sobre un falso techo. Las aguas negras serán tratadas de manera que se separen los residuos sólidos que se utilizarán para compost y los residuos líquidos serán tratados para utilizarlos en el riego de áreas verdes.



Las fachadas se trabajan con vidrio para maximizar la entrada de luz natural pero se recomienda el uso de vidrio de baja emisividad para filtrar las radiaciones. Simultáneamente se plantea un sistema de parasoles y jardineras en los aleros del edificio para proteger los espacios internos del exceso de radiación solar. Una parte de la energía eléctrica consumida por la pasarela se generara mediante un campo de captación fotovoltaico.

Corte en fachada. Pasarela sobre el Río Albarregas.

Los usos estimados para ubicar en las edificaciones de la pasarela son: el gubernamental, ubicando oficinas para la Alcaldía del Municipio Libertador, para el Ministerio del Ambiente, para CONMETUR, para la Universidad de los Andes cubriendo las necesidades físicas de dichas u otras instituciones en el sector. El cultural, con salas de concierto, exposiciones, conferencias, convenciones, cine, etcétera, alimentando el espíritu bohemio de la ciudad. El comercial y de servicios, ubicándose restaurantes, cafetines, parque infantiles, parques para la tercera edad, alquiler de bicicletas, cajeros automáticos, taquillas de pagos, bancos, etc. El educativo estableciéndose centros deportivos y museos donde se pueda dar a conocer los principios de sustentabilidad aplicados en el funcionamiento de la pasarela. Estos usos deben ser distribuidos, en la planta del paso peatonal, los de servicio y comercio; y en las edificaciones los gubernamentales, educativos y culturales.

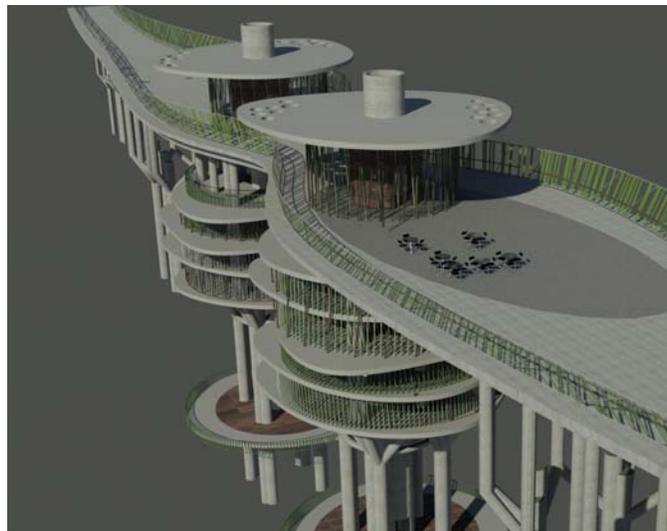


Imagen general. Pasarela sobre el Río Albarregas.

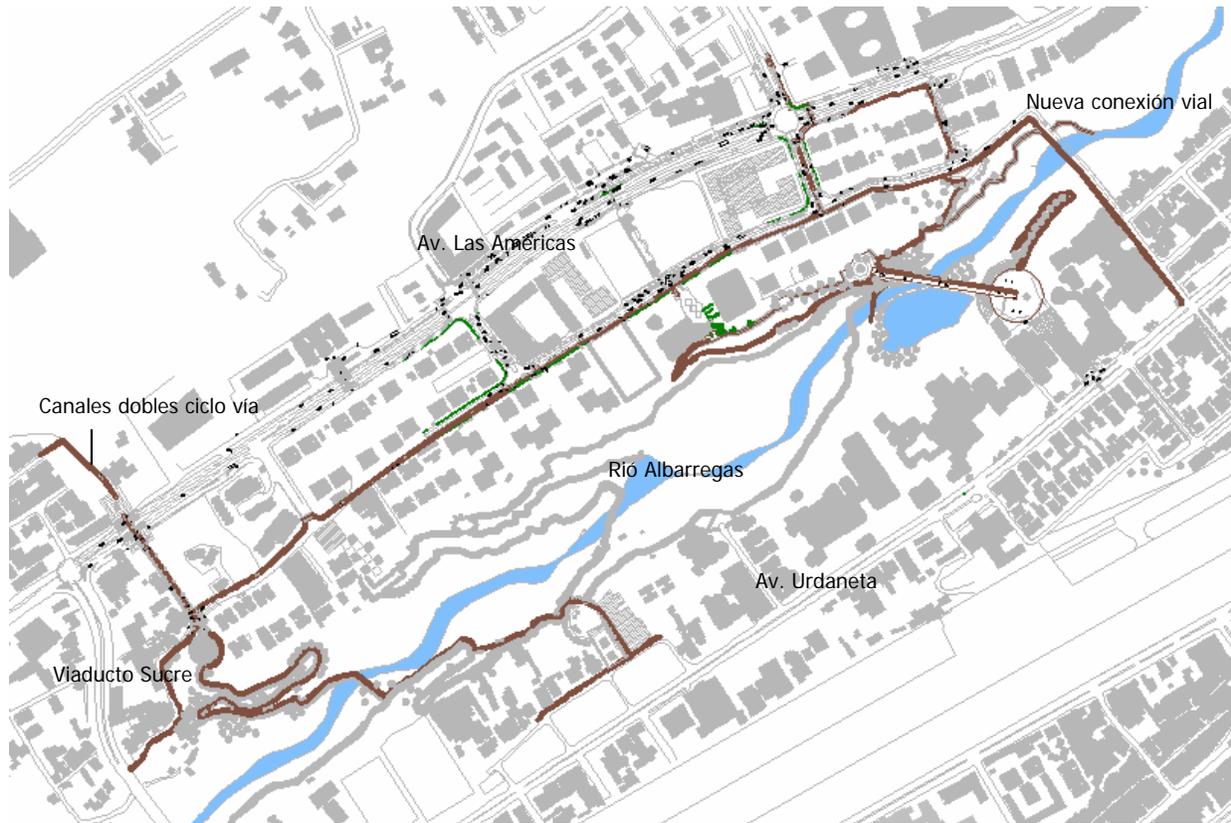
Otra red que se configura para solucionar problemas de movilización sustentable es la:

- **Red de Transporte Alternativo:** El transporte planteado para crear esta red de movilidad alternativa es, la bicicleta, por ser el medio motor, después del transporte público y el vehículo particular, el más utilizado en el sector y en la ciudad.

Para configurar esta red se traza un circuito paralelo a las aceras y caminerías existentes que se complementa con los boulevares, pasos peatonales y otras alternativas anteriormente propuestas. Evitándose los recorridos sobre las avenidas para resguardar sus condiciones de arterias viales.

La red está constituida por el trazado de la ciclo vía, estacionamiento para las bicicletas, lugares para rentar el servicio y específicamente dentro de las áreas del parque módulos para el mantenimiento y servicios de la bicicleta y usuarios.

Dentro del tejido urbano, la ciclo vía se plantea con un pavimento multicapas de acabado anti resbalante y dentro del parque se considera de tierra permitiendo montar bici-cross. Este cambio de pavimento aporta diversidad al recorrido, teniendo tramos para pasear y tramos para el deporte. Tendrá dos canales uno para cada sentido de desplazamiento. Normalmente la dimensión de un canal es de 0.90mts de ancho para un total general de 1.80mts. En algunos casos por la condición existentes de la calzada y acera, el ancho del canal variará pudiendo alcanzar un máximo total de 2.60mts. de ancho y un mínimo de 1.20mts.



Plano No 9. TRAZO DE CICLO VIA. Área intervenida.



Renta de bicicletas

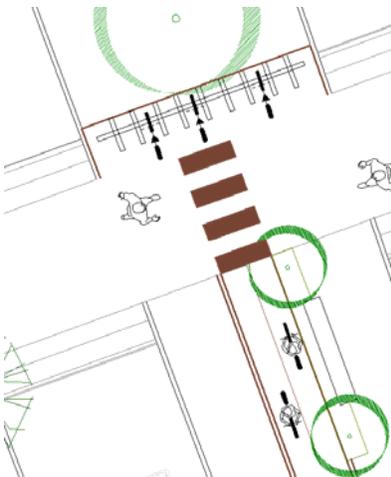


Mobiliario urbano.

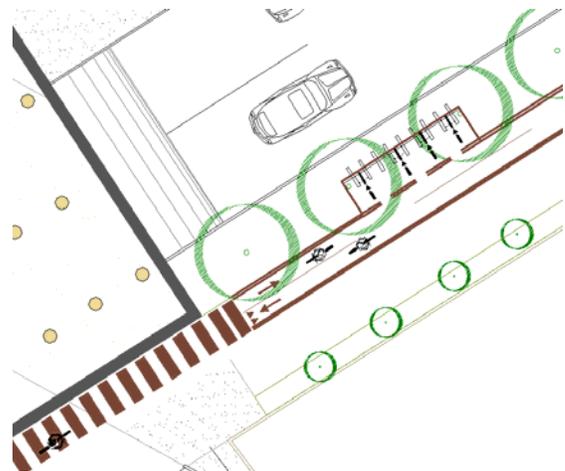
Se ubican estratégicamente unos espacios destinados a establecer estacionamientos para las bicicletas y para ubicar un sistema de alquiler.



Estacionamiento bicicletas



No1



No2

Ubicación de los puntos de alquiler y estacionamientos de bicicletas. 1. En boulevares. 2. Acceso Plaza Ambiental.



Señalización de la ciclo vía en cruces e intersecciones viales

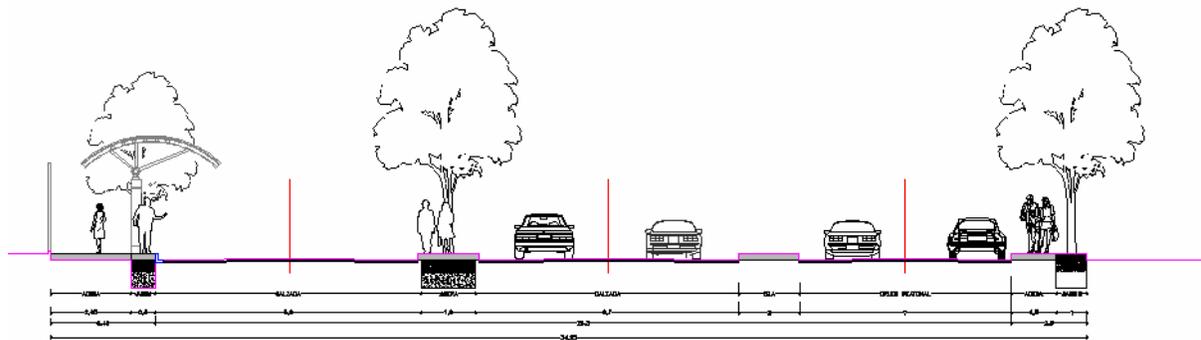


Cambio en el pavimento de aceras para el trazado de la ciclo vía.

Se resume de la siguiente manera la intervención y consolidación del sistema de movilidad en la Zona Central del Parque Metropolitano Albarregas en los tramos cuatro y cinco:

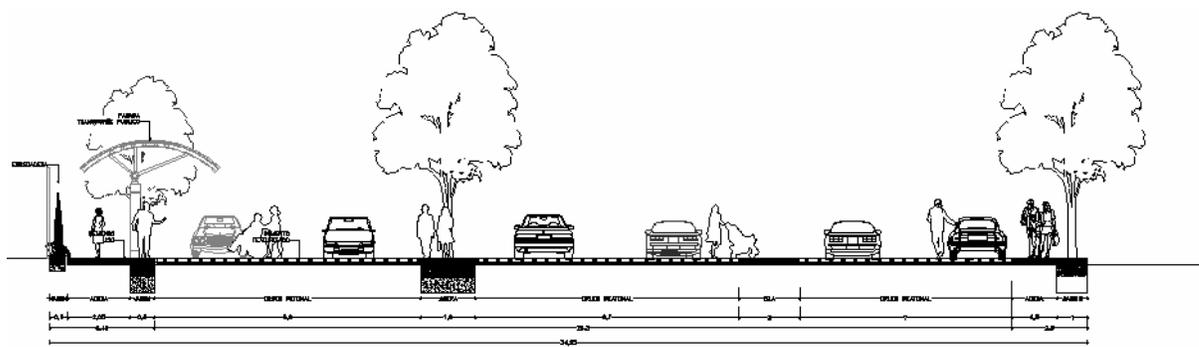
PERFIL AV. LAS AMERICAS

SECCION ACTUAL



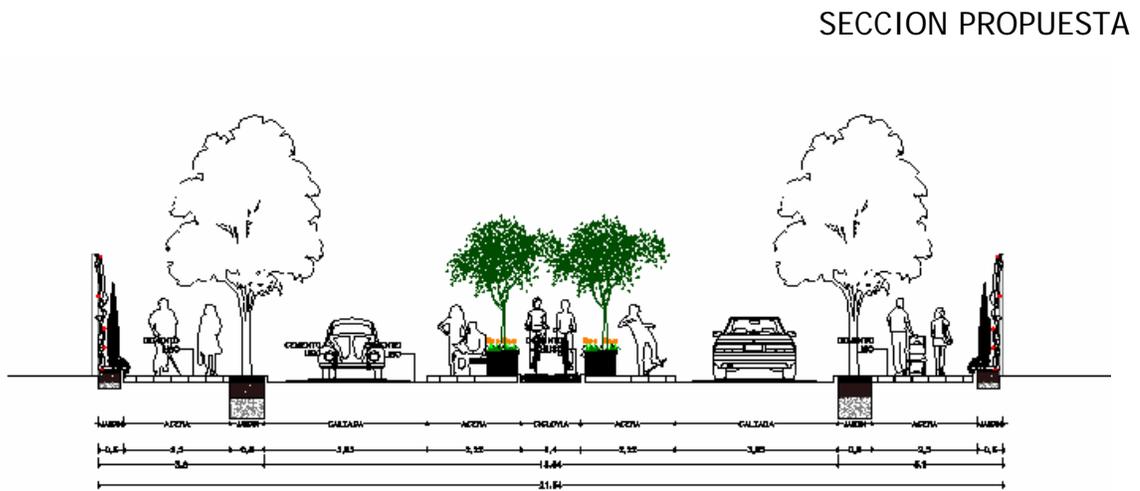
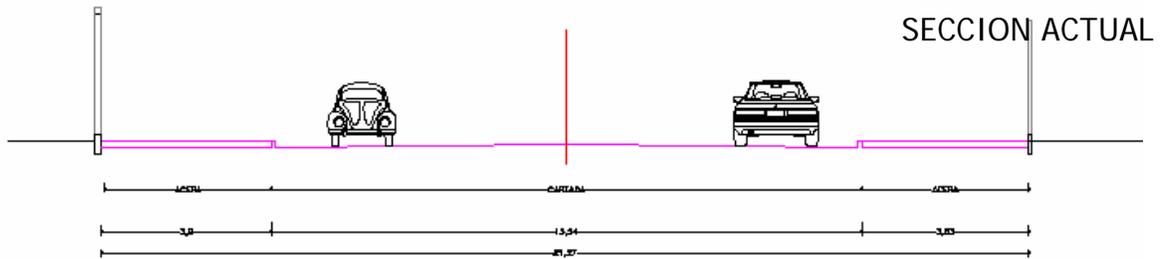
SECCION DE VIA ORIGINAL
AVENIDA LAS AMERICAS.

SECCION PROPUESTA

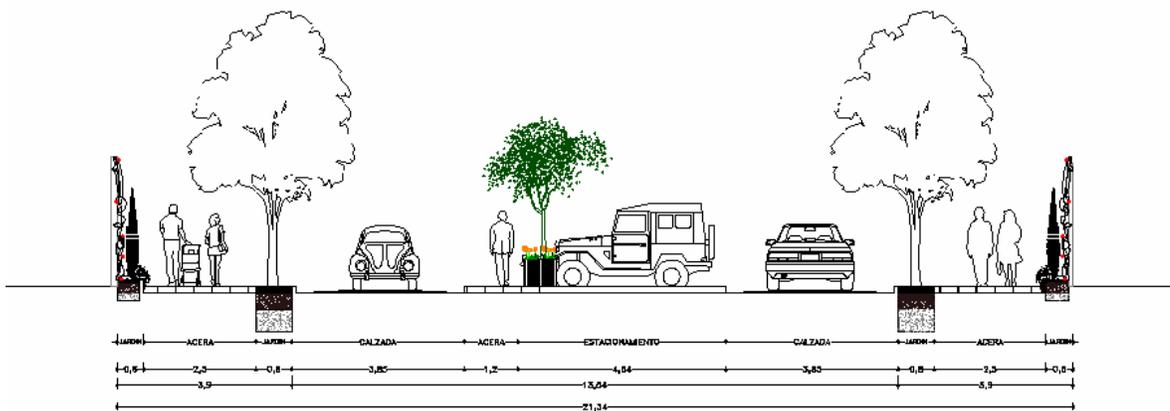


SECCION DE VIA MODIFICADA
AVENIDA LAS AMERICAS.

PERFIL CALLES PERPENDICULARES A LA AV. LAS AMERICAS HACIA EL PARQUE



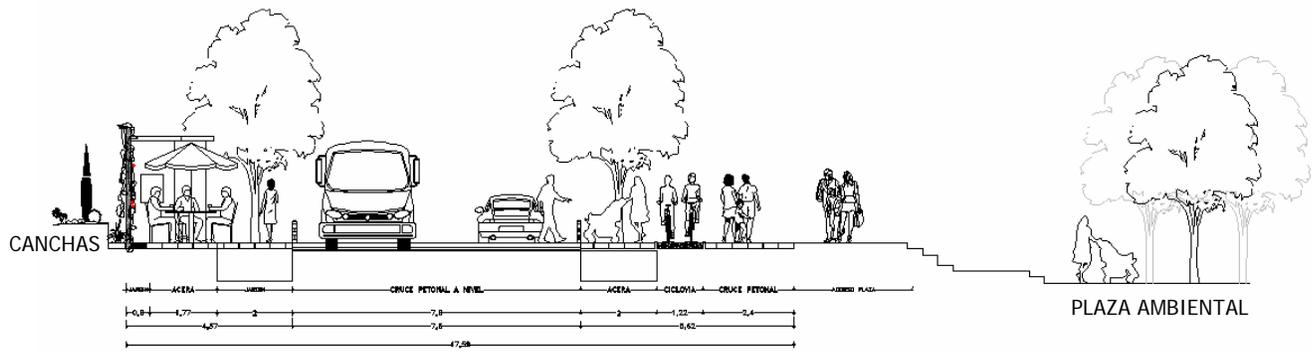
INTERSECCION SEGURO SOCIAL



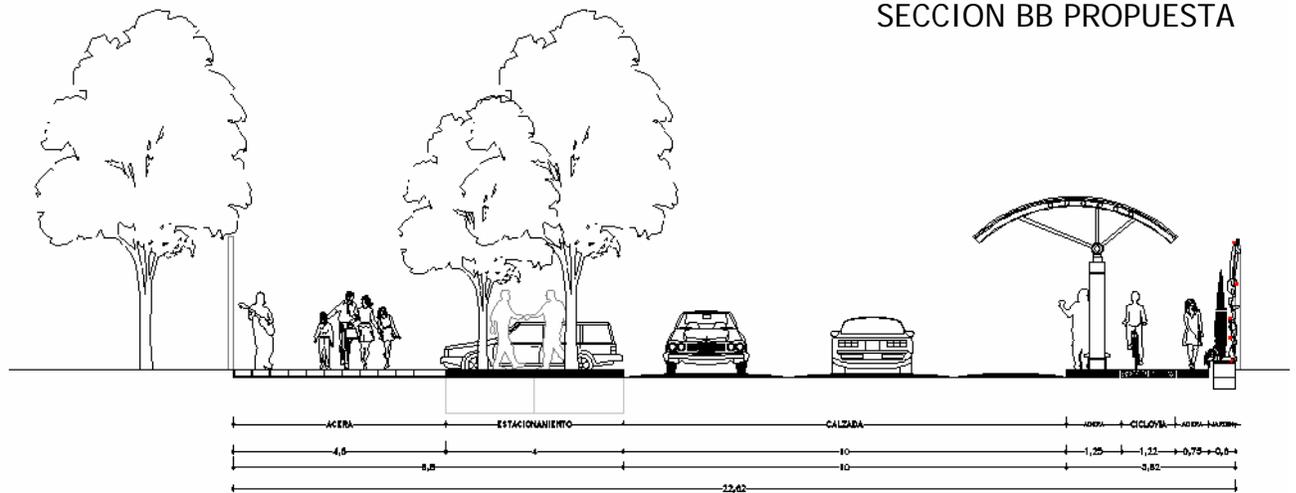
PERFIL VIAL

CRUCE ENTRE LAS CANCHAS DEPORTIVAS LAS AMERICAS Y LA PLAZA AMBIENTAL

SECCION AA PROPUESTA

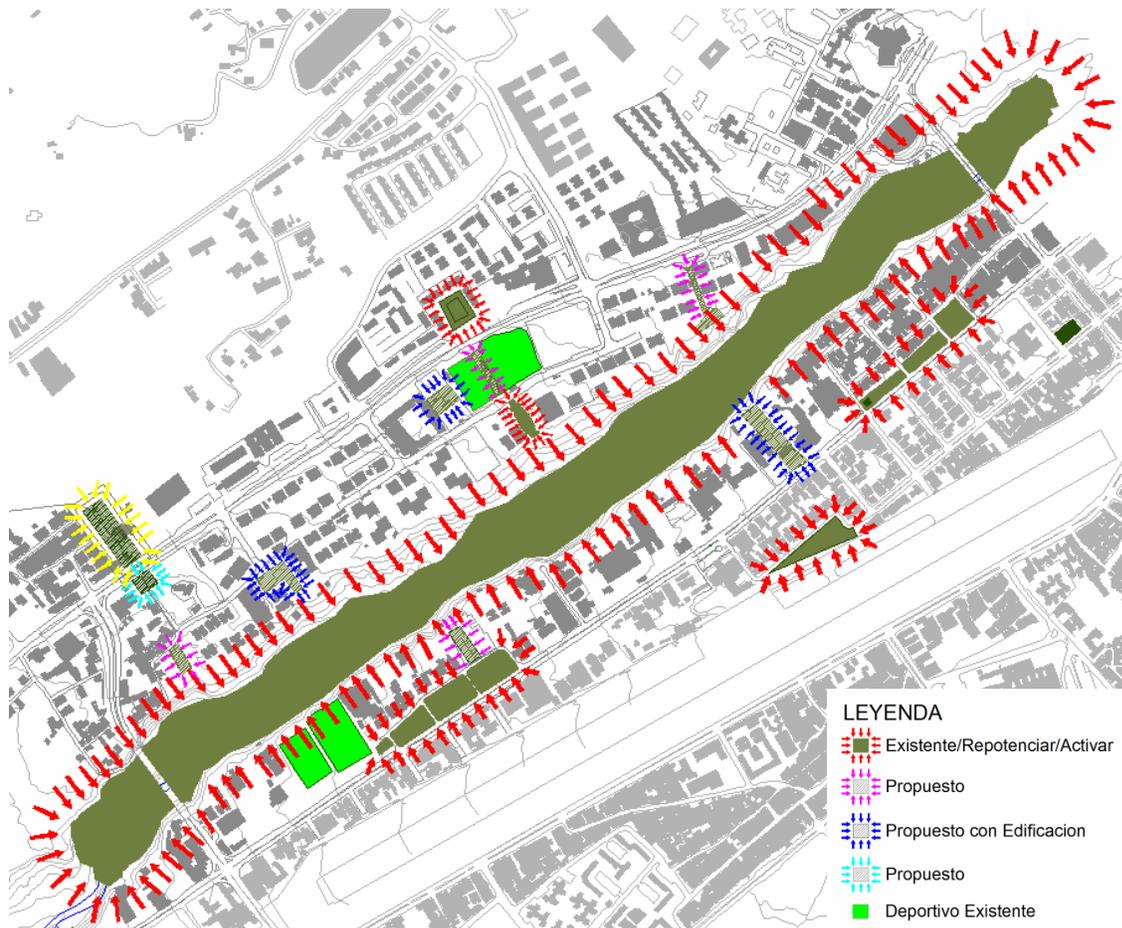


SECCION BB PROPUESTA



2. PROPUESTA DE MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS.

Este sistema, en el área de estudio está configurado por los espacios abiertos no construidos dentro de la trama físico-espacial de la ciudad. Donde el Parque Metropolitano Albarregas será el eje estructurante y receptor de actividades lúdicas, ecológicas, turísticas, recreativas, culturales, deportivas y de servicios tanto como para el sector como para el resto de la ciudad.



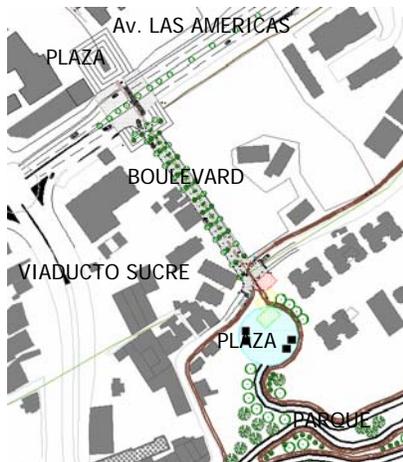
Plano No 10. Espacios abiertos no construidos en ZCT4 y ZCT5 para ser intervenidos como espacios públicos.

Pensando en la trascendencia del Parque Metropolitano Albarregas como espacio natural abierto conectado al tejido urbano de la ciudad de Mérida, se trabaja el parque como un elemento conector y funcional que está en condiciones de generar, atraer y contener dinámicas urbanas importantes para el desarrollo económico, social y cultural de la ciudad.

Se entrelaza a la ciudad a través de aéreas publicas abiertas que se configuran secuencialmente y según su requerimiento físico y social en:

PLAZAS.

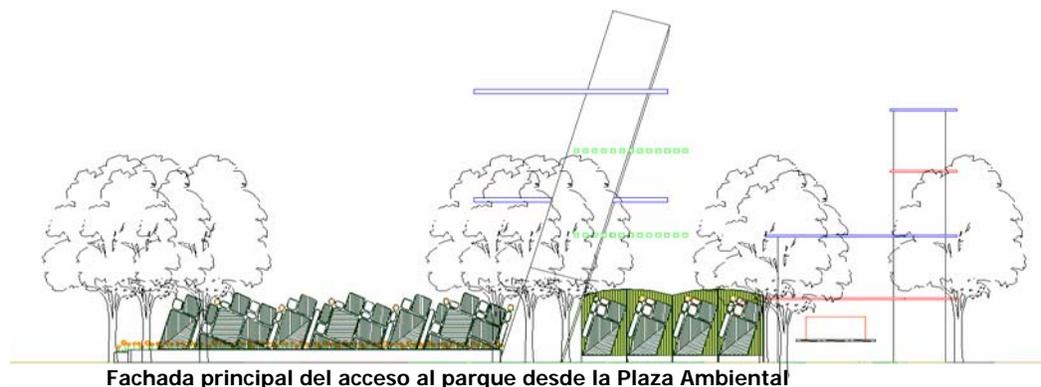
Se plantea una plaza pública en los terrenos adyacentes al supermercado Garzón, que permita acoger el flujo peatonal proveniente, tanto de esta instalación comercial como de las instalaciones vecinas para ser posteriormente incorporado a las dinámicas del sector a través de un boulevard que terminará en otro espacio público configurado en el borde de la meseta.



Esta plaza dará servicios comerciales al sector y acceso al parque, a demás de configurar un estacionamiento vertical.



Las plazas existentes se recuperan a través de la ubicación de mobiliario adecuado para la recepción de actividades de ocio, servicio y recreación. Cambio de pavimento, proyecto de paisajismo, seguridad e iluminación. El proyecto para La Plaza Ambiental (entre el Ministerio del Ambiente e IMPARQUES) es incorporado, y se ubica al fondo de ésta plaza un acceso controlado al Parque Albarregas con una edificación de servicio que genere un elemento liviano visible desde algunos puntos del sector y la ciudad.



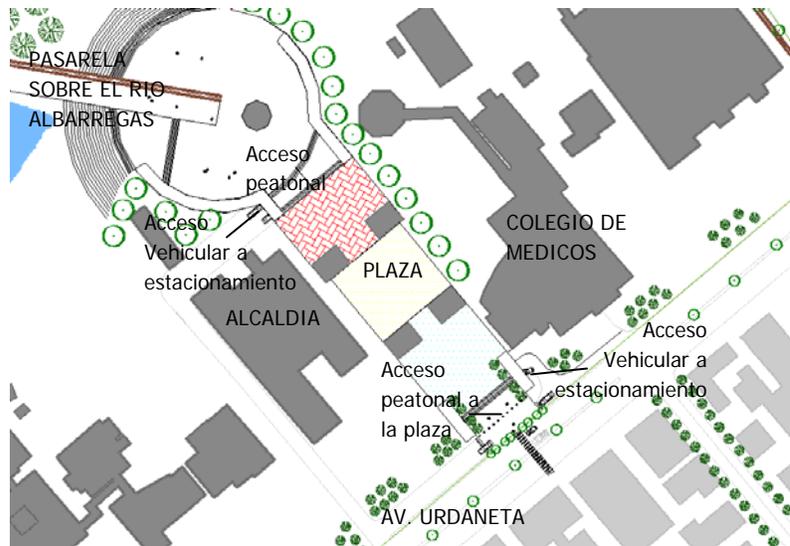
Los parques presentes en el sector deben ser evaluados paisajísticamente e incorporados al sistema.



Plaza existente entre edificaciones deportivas

La plaza configurada por las edificaciones deportivas al lado del Seguro Social se incorpora al sistema a través de rampas, escaleras, cambio de pavimento, proyecto paisajístico y de iluminación. En este espacio se zonificándose un área para la ubicación del comercio informal, actualmente establecido frente a la entrada del Seguro Social por la avenida Las Américas.

Entre la Alcaldía del Municipio Libertador y el Colegio de Médicos del Estado Mérida se esboza una plaza que permite abrirle una fachada al Parque Albarregas sobre la avenida Urdaneta. Este espacio es la conexión física entre las dos bandas de la ciudad. En ella deben ubicarse los accesos al estacionamiento subterráneo propuesto anteriormente.



Plaza propuesta entre Alcaldía y Colegio de Médicos.



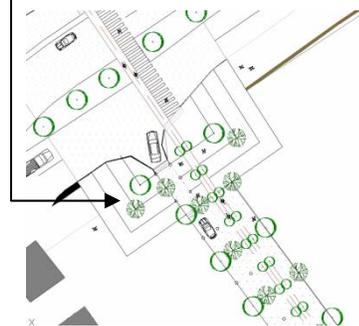
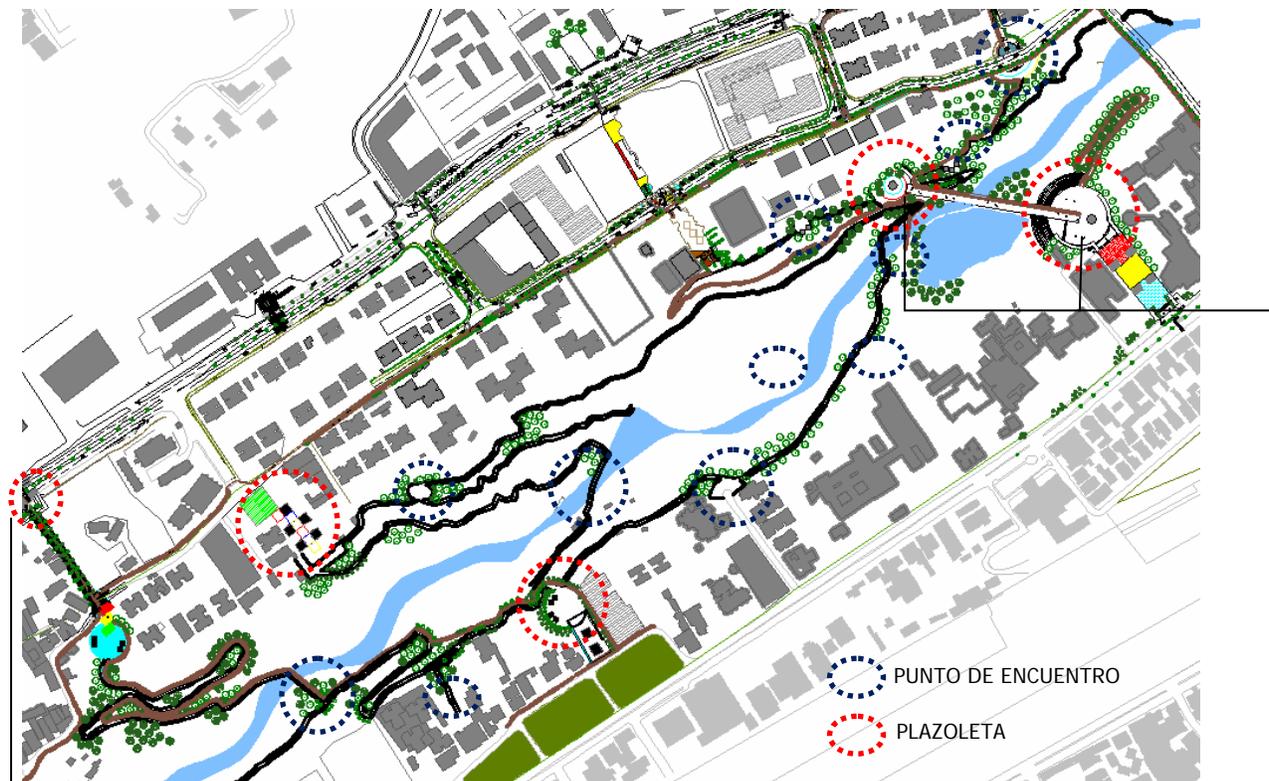
Canchas deportivas Las Américas

CANCHAS DEPORTIVAS.

El área entre las canchas deportivas de las Américas es utilizada para darle accesibilidad a estas, desde las vías que las configuran. Se ubican rampas, cambio de pavimentos e iluminación. Las canchas del colegio La Salle se les da visibilidad desde y para el borde.

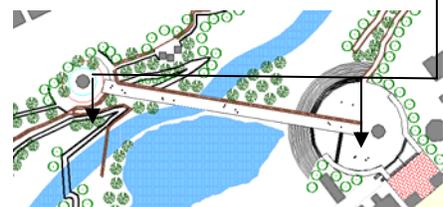
PLAZOLETAS Y PUNTOS DE ENCUENTRO.

En los bordes de la meseta se plantean plazoletas y puntos de encuentro, donde se ubican servicios, comercios, parques infantiles, parques para la tercera edad y accesos controlados para el Parque Metropolitano Albarregas, dichos accesos son acompañados por los cerramientos ya planteados en la Zona Norte.



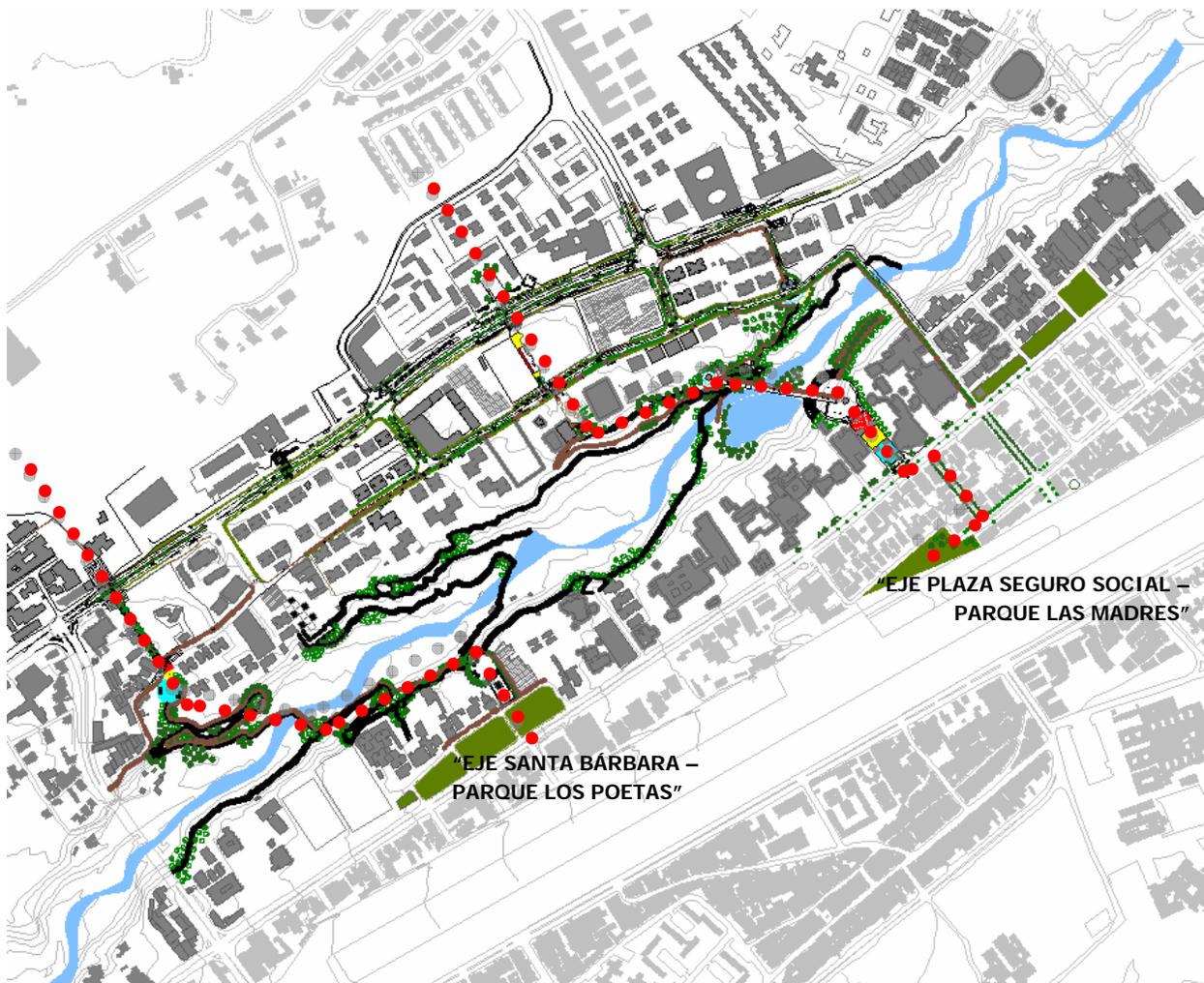
La plazoleta existente en el estacionamiento de la Panadería Croacia, se consolida, aumentándole sus dimensiones físicas, dándole accesibilidad, cambiando el pavimento y con un programa de paisajismo e iluminación. Se conecta a una sucesión de plazoletas que conlleva a un punto de acceso controlado para el Parque Albarregas a través del boulevard sur planteado para el sector en estudio.

Para la implantación de la pasarela se ubican dos plazoletas como puntos de congregación en donde hay presencia de mobiliario urbano dirigido al descanso, al ocio y a los servicios públicos. Son espacios iluminados.



V. CONCLUSIONES

La unión del sistema de movilidad con el sistema de espacios abierto planteados en el área de estudio, a demás de ordenar y configurar el sector, generan dos grandes ejes transversales en la zona central tramo cuatro y tramo cinco, importantes para la movilidad de la ciudad en Mérida. Dichos ejes son: "Eje Santa Bárbara – Parque Los Poetas" y "Eje Plaza Seguro Social – Parque Las Madres"



Morfológicamente la propuesta se posiciona como umbral urbano entre la zona norte y la zona sur de la ciudad. Donde el parque es el elemento conector en los ejes transversales del tejido urbano propuesto.

Funcionalmente el sector se encuentra organizado y contiene dinámicas que lo proyectan al resto de la ciudad como un elemento vitalizado donde el parque es el centro dinamizador de éste.

Trascendentalmente la propuesta maneja hitos urbanos que permiten recuperar la condición turística y estudiantil, históricamente registrada en la ciudad de Mérida.

Ambientalmente, El Parque Metropolitano Albarregas, queda revitalizado, resguardado y utilizado en materia urbana como un eje estructurante natural aprovechable. Sosteniendo actividades y usos que son o no caben en la ya morfología constituida.

Para implantar técnicamente la propuesta es indispensable un levantamiento topográfico detallado que permita acoplar la realidad a lo proyectado.

A N E X O S

ANEXO 2

PROPUESTA DE ACTUACIÓN EJE TRANSVERSAL SEGURO SOCIAL (AV. LAS AMÉRICAS) - PLAZA LAS MADRES (AV. URDANETA)



ANEXO 3

PROPUESTA DE ACTUACIÓN EJE TRANSVERSAL SANTA BARBARA (AV. LAS AMÉRICAS) – PARQUE LOS POETAS (AV. URDANETA)

