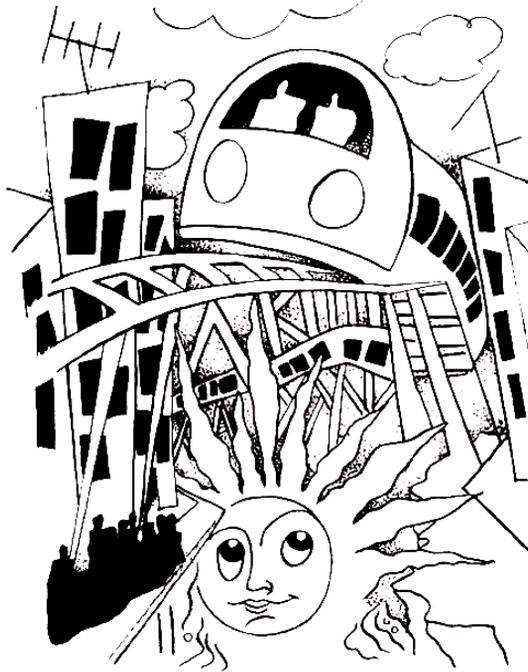


## Mérida, ¿Ciudad-Parque?

### SISTEMA INTEGRADO PARQUE METROPOLITANO ALBARREGAS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO

Muchos han sido los proyectos a lo largo de los últimos veinte años, que han estudiado las posibilidades de crear para Mérida un Sistema de Transporte Masivo (STM) más acorde con las necesidades de esta ciudad que Mariano Picón Salas denominó "una universidad con una ciudad por dentro". Sin embargo, aunque se han obtenido propuestas viables, en su mayoría estos trabajos han sido esfuerzos aislados que dejan de lado una serie de factores que condicionan la viabilidad y éxito de los mismos; a lo cual, además, habría que sumarle la falta de recursos disponibles para su ejecución. No obstante, parece haber llegado el momento preciso para concretar esta antiquísima idea, hay disposición de organismos multilaterales de invertir en el proceso, hay conciencia clara por parte de las autoridades competentes, se creó la Oficina Metropolitana de Transporte Masivo de Mérida, y ya se han elaborado planes y anteproyectos que integran holísticamente todos los factores que intervienen y van a determinar la implantación, y posible éxito, de este STM.



Por otro lado, también han sido muchos los estudios acerca de la conservación y desarrollo, en el sentido estricto de la palabra, del Parque Metropolitano Albarregas (PMA), un corredor vial ubicado en la ciudad de Mérida, dentro del Area Metropolitana del eje Tabay-Mérida-Ejido y de acuerdo al Plan de Ordenamiento Urbano (P.O.U.) entre los municipios autónomos Libertador y Campo Elías del Estado.

Conforma una franja de terreno de 17 Km de longitud y de anchura entre los 60 y 150 mts. Su superficie total es aproximadamente 628.82 Has. , correspondiendo un 72.29% a zonas verdes y bosques (vegetación existente) y un 21.41% a edificaciones y vialidad del eje Mérida-Ejido. Los terrenos ocupan el fondo del valle medio e inferior del Río Albarregas, desde La Hechicera -al norte de la ciudad-, hasta la confluencia de este río con el Chama frente a la población de Ejido; incluyendo por clones del conoterraza del Albarregas, partes de su plataforma y toda su escarpe cuya altura no sobrepasa los 30 mts.

La privilegiada ubicación del mencionado cauce y la riqueza y frondosidad de su vegetación, constituye un pulmón vegetal y una extensa zona de recreación y

esparcimiento cuya situación le confiere un indudable potencial estratégico. Lamentablemente pese a lo antes descrito, el Parque decretado desde principios de los ochenta, ha sido desarrollado en sólo reducidos y aislados tramos; y para colmo el no constituye una enorme cloaca abierta a la que la ciudad le vierte, sin ninguna previsión, todos sus desechos, y en muchos lugares del mismo el crecimiento de la pobreza ha invadido sus límites y desarrollado barriadas marginales con su consiguiente saldo de deterioro urbano y demás secuelas".

Conviene señalar, que entre los muchos problemas de orden social que afectan a nuestra ciudad, el principal es el estado de pobreza que aqueja a más de la mitad de sus pobladores, 65% para ser más exactos, y aunque ésta no es característica única del Estado Mérida, una variedad de barrios y zonas requieren rehabilitación, traslado y equipamiento urbano en diversos grados. Casualmente, el área del Parque Metropolitano Albarregas sirve de escenario para una cantidad importante de esos barrios, los cuales con el desarrollo del parque y del sistema de transporte, podrían beneficiarse de un proceso constante de mejoramiento concentrado. En líneas generales, ni el STM ni el PMA son una solución en sí mismos, pero pueden ser una contribución siempre y cuando a partir de ellos se pueda estimular el trabajo.

La pobreza, para algunos idea aparentemente simple, esconde una complejidad profusa, pues detrás de ella se entran un sin fin de carencias culturales, nutricionales de hábitat, etc.; siendo más grave aún si tomamos en cuenta, que frente a este monstruo sólo se han programado paliativos, indispensables quizás, pero manifiestamente insuficientes: los denominados "programas sociales", siendo que la respuesta de fondo, en Mérida y en Venezuela, está en posibilitar que las personas cuenten con una oferta laboral cualitativamente diferente: empleo productivo.

En nuestro Estado la pobreza se encuentra reforzada, u obstaculizada en su superación, por la terciarización creciente de su oferta laboral. De ahí que una conclusión evidente, ya presentada en el Plan Integral de Desarrollo del PMA/STM, sea que todo proyecto que mejore las ventajas comparativas que nos hagan atractivos a la inversión privada, a fin de desarrollar una oferta laboral productiva, debe formar parte de nuestra estrategia para el desarrollo regional, única posibilidad válida y consistente para superar nuestro principal problema social: la pobreza. "Contribuir a que en Mérida se desarrolle una oferta empleadora nueva constituye la verdadera base que supere el estado social actual de las cosas. Para posibilitar ello en Mérida principal virtud de la llamada Zona Libre Cultural, Científica y Tecnológica (ZLCCT), la ciudad deberá contar con servicios públicos adecuados, y uno neural es el transporte.

Históricamente sociedades que tuvieron una situación social similar a la nuestra, con el paso del tiempo, lo que las hizo cambiar es que la gente consiguió vincularse, en términos económicos, con una oferta productiva, y no sólo un único miembro de la familia, sino más".

La conexión del sistema de transpone masivo / Parque Metropolitano Albarregas como base urbana de esa estrategia para el desarrollo regional, que promueva una oferta laboral de tipo productivo, es decir, empleo no terciario sino industrial, dadas las potencialidades que la ciudad adquiriría desde el punto de vista cultural y turístico, resultan a todas luces como convenientes y por 10 tanto justificadoras de su construcción.

A eso debemos sumar "las consecuencias relacionadas con el evidente mejoramiento de la calidad de vida urbana al mejorar la movilización dentro de la ciudad, el impacto ambiental que supone el saneamiento del río y la incorporación integral, de más de cuatrocientas hectáreas de áreas verdes con uso intensivo en recreación,

esparcimiento, actividades culturales, educativas, de servicio y turísticas. Ello, sin correlaciona río con el desarrollo de la Zona Libre Cultural, Científica y Tecnológica, el avance de las empresas que se incuban en la Corporación Parque Tecnológico de Mérida, y el funcionamiento pie-no del Centro de Convenciones, del Centro Cultural, del Teleférico completo, que podrían transformar la oferta turística y permitir que esa actividad adquiriera el carácter de gran empresa que tiene en otros países. Así se podría, desde perspectivas locales, transformar la oferta empleadora, base consistente de cualquier estrategia que intente superar nuestros niveles de pobreza".

A juicio de algunos de los proyectistas, el STM y el PMA pueden convertirse en el atractivo turístico más importante de Mérida, de hecho, viajar por el sistema podría ser una ruta turística más a disfrutar. Sin embargo, esto implica un río saneado y un parque desarrollado. Sanear el río supone crear todo un sistema de eliminación de aguas negras por ductos especiales, por lo que hay que construir plantas de tratamiento a lo largo de todo éste, de manera tal que cuando el agua llegue al río ya está estandarizada. Asimismo, el desarrollo del parque no significará barrios pobres con fachadas bonitas, la renovación urbana implica, en algunos casos, movilizar a las personas, eliminar viviendas, reubicar viviendas, construir nuevas, mejorar la red de servicios, entre otros; todo en pro de la disminución de la pobreza y de una mejor calidad de vida.

Algo positivo que ocurrió a finales del año pasado fue que se decretó la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano, y los municipios se avocaron a la definición de los planes locales de desarrollo urbano. Pocos municipios en el país han asumido esta obligación legal de planificar su propio desarrollo, sobre todo pensando en qué ciudad tenemos y queremos, dónde deben estar los servicios y hacia dónde

deben crecer, cómo debe ser la zonificación, dónde se debe construir y dónde no. Pudiera, entonces, ser esta otra evidencia de que el desarrollo de proyectos de este tipo puede estimular el ordenamiento urbano de la ciudad. Recordemos además, que si la ciudad no tiene unos servicios públicos y unas condiciones mínimas, ésta no se vuelve atractiva para la inversión.

## Un Metro Liviano

Basándose en estudios preliminares, la Oficina Metropolitana de Transporte tiene la idea de que en el casco urbano, primera parte del STM (entre Los Chorros y la Humboldt), el sistema de transporte que se apruebe, por las condiciones geofísicas de la ciudad, tiene que ser un sistema de metro liviano. Metro liviano significa básicamente un metro que va sobre una estructura relativamente liviana de acero, posee un vagón tractor, que es el que hala, y apenas uno o dos vagones arrastrados. ¿Por qué?, "bueno, primero por las características geofísicas, y segundo porque ésta es una ciudad de 300 mil habitantes y nunca va a tener una demanda asimilable parecida a la de una gran ciudad. Sin embargo, todo esto está a nivel de presunción y habrá que esperar a que se tome la decisión", señala el Prof. Oscar Aguilera, investigador del Grupo de Investigaciones de Socioantropología de la Ciudad, GISAC.

La sola idea de que el sistema adoptado finalmente no sea el Tren Electromagnético, Tel Mag desarrollado en la ULA, enfurece a muchos de sus seguidores. No obstante, al consultar al Prof. Aguilera sobre dónde queda nuestro TelMag dentro de] proyecto, él afirma: Para el equipo, el TelMag es una buena idea, pero hasta que no se pruebe realmente éste no se puede considerar como la opción a tomar". El TelMag es un proyecto que no ha tenido la certificación que da una prueba definitiva, la famosa prueba a escala real. Además,

aparentemente, este tren desarrollado dentro de la ULA tiene un tamaño y un peso que lo convierte más en una opción de transporte interurbano que urbano, aunque el Prof. Alberto Serra Valls, mentor del proyecto, dice que este planteamiento es discutible.

“El TelMag, como originalmente está previsto, parece un poco grande y pesado para el casco de la ciudad que ya está bastante congestionado, sin embargo, pudiera encajar perfectamente como sistema para la segunda etapa del proyecto, es decir, de la Humboldt hacia abajo”, sostiene Aguilera. Incluso, el profesor William Lobo, antiguo director de la Oficina de Transporte, había estimado que el tramo entre La Hechicera y el Parque de La Isla fuese dejado sin construir para que la universidad lo desarrollase y se convirtiera en el famoso tramo experimental. que esa fuera la prueba real que requiere el sistema.

Para sorpresa del Prof. Aguilera, la gente piensa que si el TelMag se demuestra como factible, efectivo, éste pudiera continuarse perfectamente de la Humboldt hacia abajo. La idea es que el STM una, en su segunda parte, a Mérida con Lagunillas, hay quienes piensan que incluso puede unir a Mérida con el Vigía. Otros creen que este tren es una tremenda opción para algo que está boga actualmente: El Tren Panamericano, un sistema de transporte que implica un red ferroviaria que arranca en Cúcuta, pasa por San Cristóbal, por toda la Zona Panamericana, y se une con el tren de Barquisimeto; enlazando así a Los Andes con el supuesto proyecto ferroviario nacional.

### **Asumiendo riesgos**

Aguilera afirma que es muy sano que la Oficina de Transporte funcione como un ente autónomo que preserve la continuidad administrativa., "este es un proyecto que va a mover una cantidad importante de recursos, y cuando éstos están concentrados de esta manera, atraen a mucha gente...".

Los beneficios que puede traer el STM/PMA son muchos y muy positivos. Hay que asumir el riesgo, el riesgo calculado de que sea toda la ciudad la que se preocupe porque se hagan las cosas bien. la idea de construir el sistema-sobre todo en base al parque, le da una diferencia y un impacto que trasciende el simple hecho del transporte.

Se calcula que si a mediados de este año se tienen los recursos para la elaboración del proyecto definitivo, y se contrata la elaboración de éste, aproximadamente para mediados del próximo año debería empezarse la construcción de la obra propiamente; no obstante, esto requiere que previamente se empiecen a ejecutar ciertas cosas, que haya un plan urbano local, que se de inicio al ordenamiento de barrios, empiece el saneamiento del río, Cadela mejore su servicio eléctrico, entre otros; habrá que estar vigilantes frente a estos procesos.

