

VIABILIDAD DE PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS: EL CASO DE PETARE EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE CARACAS

Angela Herrera

Cámara Inmobiliaria Metropolitana
mozartina.angie@gmail.com

Josefina Mundó

Departamento de Planificación Urbana, Universidad Simón Bolívar
chmundo@gmail.com

Manuel Delgado

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela
mdelgadolinero@gmail.com

RESUMEN

La preocupación a nivel internacional por resolver problemas de congestión del tránsito se ha orientado hacia medidas que restringen el uso del vehículo particular y la implantación de políticas de estímulo al uso de transporte público y otros modos alternativos inscritos dentro de la movilidad sostenible, tales como los desplazamientos cortos e intermedios, preferiblemente a pie. Este estudio tiene por objetivo evaluar la viabilidad técnica y social de peatonalizar la vialidad existente en el centro histórico de Petare, dado que actualmente las condiciones no permiten ejecutar acciones de restricción del tránsito en el sector. Para ello se realizó la caracterización y diagnóstico de las condiciones urbanas actuales del sector, así como la descripción y análisis del sistema de movilidad peatonal, vehicular, transporte, tránsito y vialidad. Adicionalmente, se formularon lineamientos o criterios que se aproximan a una propuesta urbana viable que mejore el sistema de movilidad peatonal, y una serie de acciones dirigidas al logro de una nueva imagen y posicionamiento del sector. En términos metodológicos, se utilizaron datos provenientes de fuentes primarias como conteos peatonales y vehiculares, estudios de frecuencia, sube y baja en el transporte público, capacidad vial, encuestas y registros fotográficos y planimétricos realizados con base en visitas de campo y, también, datos provenientes de fuentes secundarias de información mediante la revisión bibliográfica sobre movilidad, transporte y el área de estudio. Entre los resultados obtenidos se tiene que Petare se ha visto perjudicado al perder calidad urbana por la invasión de vehículos de transporte de carga, transporte público de pasajeros y motocicletas, así como el mal estacionamiento de estos vehículos; también, por la concentración del comercio informal en las adyacencias del sector, entre otras razones. Sin embargo, resulta difícil peatonalizar Petare en las condiciones actuales si antes no se realizan otras intervenciones a escala metropolitana.

Palabras clave: peatonalización, movilidad, transporte público, vialidad.

INTRODUCCIÓN

Durante muchos años la movilidad estuvo fuertemente vinculada al protagonismo del automóvil, originando el surgimiento del concepto de movilidad sostenible (UITP, 2003), que parte de tres principios básicos: planificación del uso del suelo, restricción del uso del automóvil y promoción del transporte público y los medios de transporte sostenibles.

Actualmente, el incremento de la preocupación a nivel mundial por soluciones a los problemas de tráfico y congestión ha propiciado medidas de restricción del uso del vehículo privado como modo de transporte, así como políticas que estimulen el uso del transporte público y prácticas sostenibles, tales como desplazamientos cortos e intermedios preferiblemente a pie. En este sentido, la peatonalización de la vialidad existente en cascos históricos de las ciudades se ha convertido en una de estas medidas que implican acciones dentro del acondicionamiento y diseño de vialidad, implementación de sistemas de transporte público integrados y esfuerzos colectivos de educación y participación ciudadana. Sin embargo, aunque peatonalizar tenga como finalidad brindar mejoras en conectividad, accesibilidad y movilidad, puede tener impactos negativos como inaccesibilidad, falta de estacionamiento y desaparición del uso residencial.

El objetivo general de la investigación es evaluar la viabilidad técnica y social de peatonalizar la vialidad existente en el centro histórico de Petare. Los objetivos específicos son: a) caracterizar y diagnosticar las condiciones urbanas actuales del centro histórico de Petare, b) describir y analizar el sistema de movilidad peatonal, vehicular, transporte, tránsito y vialidad dentro del centro histórico de Petare y, por último, c) formular una propuesta urbana viable que acondicione y mejore el sistema de movilidad peatonal dentro del centro histórico de Petare.

317

Problema, aproximación teórica y metodológica

La planificación urbanística debe velar por la implementación de medidas que satisfagan necesidades de transporte con espacios públicos cómodos y atractivos para peatones, ciclistas y usuarios de transporte público (Gobierno de Navarra, 2012). En este sentido, el espacio público urbano debe ser sensible a las necesidades de los peatones, porque cualquier ciudadano es peatón en alguna parte de sus desplazamientos y resulta el modo de transporte de menor impacto y mayor eficiencia ambiental y equidad social (Pérez, 2010). La peatonalización de los centros históricos constituye la fórmula por la que han apostado casi todas las ciudades europeas, como la oportunidad para promover rutas turísticas y de recreación, priorizar la movilidad peatonal, descongestionar el tráfico y asegurar mayor accesibilidad.

En el caso del centro histórico de Petare, por su carácter de centro aislado de su contexto inmediato, se requieren intervenciones que conserven, revitalicen y mejoren sus condiciones, para lograr el disfrute de los atractivos culturales y recreativos que se ofrecen al público. Por consiguiente, el Instituto Autónomo de Transporte y Estrategia Superficial (IMAT) de la Alcaldía de Sucre, encargado de planificar, ejecutar, ordenar y fiscalizar el tránsito y transporte terrestre, incorporó a sus proyectos la evaluación de la viabilidad de la peatonalización del centro histórico de Petare, propuesta por la Fundación José Ángel Lamas, ente adscrito a la municipalidad, siendo el punto de partida de esta investigación.

Aproximación teórica

En el contexto de movilidad y transporte, un peatón es la persona que transita a pie por los espacios públicos sin ser conductor de un vehículo motorizado, por lo que constituye el principal modo de transporte y el más accesible. El peatón requiere condiciones idóneas de la infraestructura, garantías de la circulación, accesibilidad y conexión en los espacios públicos, así como el entorno de convivencia social agradable y seguro, con servicios y actividades distribuidas de forma eficaz y eficiente (Fundación RACC, 2008; Corral, 2009). Con respecto a los cascos históricos, entre los problemas más comunes que enfrentan se encuentran el deterioro de edificaciones, precaria habitabilidad y equipamientos, pérdida de vitalidad funcional, decrecimiento y envejecimiento demográfico, infrautilización residencial y dificultades de movilidad y estacionamiento. Este último atañe problemas a la gestión, debido a la difícil adaptación a presiones actuales: aceras y calzadas concebidas a otra escala, necesidad de facilitar el acceso a los visitantes e impacto ambiental sobre el patrimonio (González, 2002; Troitiño, 2003). Por ello, la peatonalización en cascos históricos se enfoca en la racionalización del espacio cuando se asume y gestiona, cuidando los posibles impactos negativos en cuanto a pérdida de población, transformación de usos residenciales en oficinas y comercios, relocalización de las actividades económicas y desviación de la atención de las políticas urbanísticas (Sanz, 1998a; Corral, 2009).

Aproximación metodológica

Para el desarrollo de la investigación, realizada en cuatro etapas, se estableció una investigación bajo el modelo de un enfoque mixto (cuantitativo y cualitativo). Se considera de enfoque cuantitativo, puesto que se pretendió describir y analizar las condiciones de movilidad y transporte en el sector de una forma objetiva y precisa para poder estimar posibles resultados de la implantación de la propuesta de peatonalización de la vialidad del sector. Sin embargo, también comprendió el enfoque cualitativo, porque busca evaluar la viabilidad de la propuesta de peatonalización mediante la percepción técnica y la visión de actores urbanos clave en la dinámica del sector.

Por otra parte, el alcance de la investigación se considera: a) descriptivo, ya que consiste en la medición, evaluación y recolección de datos sobre diversos aspectos o dimensiones que comprende la movilidad y el transporte dentro del sector, así como de las propuestas; b) explicativo debido a que se pretende establecer causas que inciden en la movilidad y transporte en el sector; y finalmente, c) no experimental, puesto que las variables no serán manipuladas deliberadamente, sino que se observarán y analizarán los fenómenos tal como se dan en su contexto natural.

El universo poblacional de esta investigación fue el municipio Sucre del estado Miranda y la muestra está representada por el centro histórico de Petare, conformado por sus 26 manzanas de valor histórico y patrimonial y su contexto urbano inmediato, lo cual comprende la avenida Francisco de Miranda, la estación de metro y los talleres de metrobús, la redoma de Petare, la calle Federación y sus fondos de parcela. Durante el desarrollo de este proyecto de investigación fue necesario recabar y levantar la información necesaria que sustentara las diferentes etapas del proyecto de pasantía, tal como se muestra en la figura 1 y el cuadro 1.



Figura 1. Etapas de la investigación

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 1. Resumen de las técnicas de investigación

FUENTE	MÉTODO/ TÉCNICA DE REGISTRO	INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN
Primaria	Visita de campo (observación)	Planos base compilados Planillas de levantamiento de información de movilidad y transporte: • Conteos peatonales • Conteos vehiculares • Estudio sube y baja • Estudios de frecuencia Encuestas Registro fotográfico
Secundaria	Revisión de la literatura	Compilación, consulta y síntesis de la bibliografía existente acerca de movilidad y transporte Síntesis de publicaciones y artículos relacionados con la movilidad y transporte Referencias electrónicas

Fuente: Elaboración propia.

Viabilidad de peatonalización del centro histórico de Petare

El sector de estudio tiene una población estimada para el año 2011 de 2.473 habitantes, mientras que el municipio Sucre representa 22,4% de la población del estado Miranda, según cifras de INE (2012), esto es, 599.237 habitantes, que en su mayoría se encuentran en edad activa. Además, en materia normativa, el sector de estudio se rige por instrumentos legales e institucionales de planificación, y además es regulado por la Ordenanza del Plan Especial para la Conservación y el Desarrollo del Centro Histórico de Petare (G.O. N° 122-6/95 extraordinario del 15/06/1995). En

la misma se resalta la importancia histórica y tradicional del casco desde los años sesenta, lo cual no va acorde a la situación actual del área de estudio, establecido por una dinámica cambiante. No se establecen pautas y formas de ordenamiento y conservación de la geografía y del potencial paisajístico, ni se incluyen consideraciones con respecto a los aspectos morfológicos, ni a todos los espacios, como la plaza Sucre; sin embargo, contempla la revisión del instrumento legal en casos especiales para la revitalización del centro histórico de Petare.

Medio físico natural

El casco histórico se encuentra emplazado en una colina aislada de terreno irregular que bordea el río Guaire. Las curvas de nivel oscilan entre 820-845 msnm; se disponen con predominio de las pendientes bajas (0%-20%), pero comienza a presentar pendientes medias (20%-40%) y altas (mayores a 40%) en algunas laderas en el noroeste y sur del sector. Este emplazamiento es favorable en su mayoría para la movilidad peatonal. Presenta un clima agradable entre 22 °C y 19,3 °C con precipitación media anual aproximada de 868 mm. La vegetación es escasa: urbana en calles y plazas, y concentrada en las zonas adyacentes a los cursos de agua, sobre todo en el río Guaire y al noreste del casco histórico.

Vialidad y transporte

Se evidencia la presencia de importante arteria vial del área metropolitana de Caracas en el sector, tal como la avenida Francisco de Miranda, que en conjunto con la redoma de Petare representa el principal nodo de movimientos. En este caso, la redoma de Petare funciona como distribuidor vial y alto flujo vehicular, así como un nodo de transporte importante. Esto condiciona el flujo en las vías locales en el casco, donde se observa que las calles La Tunita, Madeleine, Lino de Clemente, Bárbaro Rivas y un tramo de La Paz funcionan como vías colectoras secundarias. En este sentido, las calles Miranda y La Tunita presentan flujo peatonal intermedio a pesar de ser vías locales (figura 2).

Por otra parte, existe una calle peatonalizada, La Paz, que comprende la zona de mayor flujo peatonal dentro del casco histórico, creando un circuito en conjunto con la redoma, la avenida Francisco de Miranda, la calle Miranda y la plaza Sucre. Este flujo coexiste con la alta demanda de transporte público en la redoma, donde funcionan 27 rutas de transporte público, a lo cual se suman las 2 rutas que tienen parada dentro del casco histórico de Petare sin mobiliario urbano. En cuanto a los estacionamientos, la situación es crítica, ya que solo existen 2 estacionamientos privados y 2 públicos, incluyendo en estos últimos los alrededores de la plaza Sucre (figuras 2 y 3).

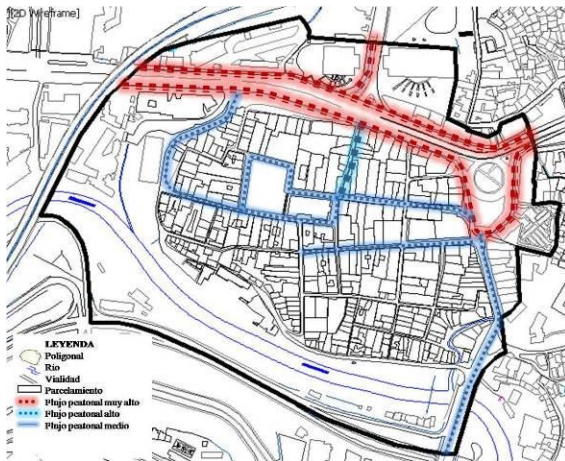


Figura 2. Plano de flujo peatonal en el sector de estudio. Fuente: Elaboración propia.

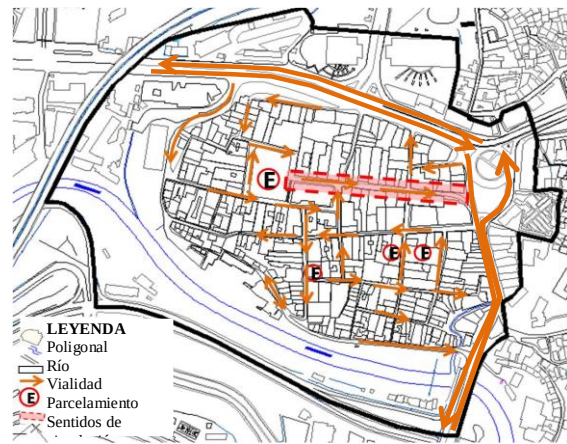


Figura 3. Plano de flujo vehicular en el sector de estudio. Fuente: Elaboración propia.

Actividades urbanas

En el sector de estudio existe una jerarquía de espacios condicionada por la intensidad de usos en las actividades de la periferia, donde predomina el comercio informal y el importante corredor urbano de la avenida Francisco de Miranda, conectado a nodos de transporte. Esto produce conflictivos producto del intercambio de actividades y asimismo la existencia de áreas subutilizadas y espacios públicos degradados en el sector. El casco histórico funciona como una centralidad de servicios con infraestructura visiblemente deteriorada, donde existe presencia importante del uso comercial y asistencial, ausencia de vocación cultural y turística.

321

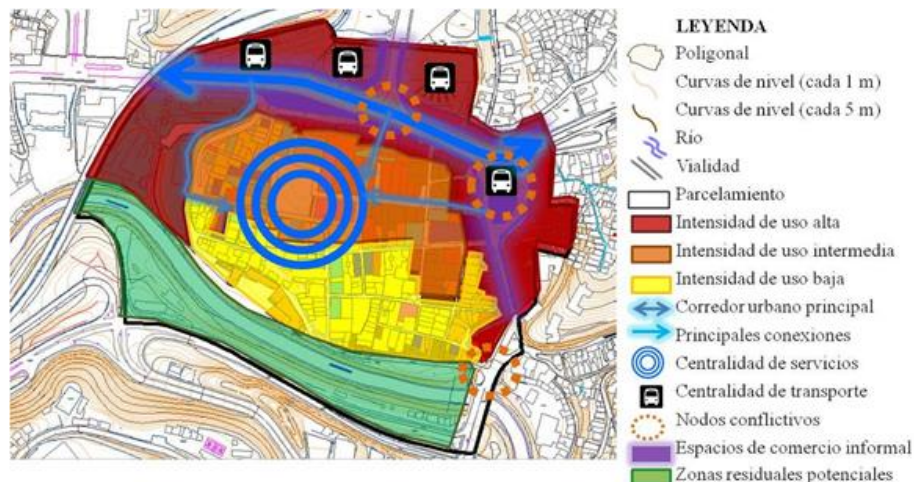


Figura 4. Plano de actividades urbanas en el sector de estudio
Fuente: Elaboración propia.

Evaluación de la propuesta de peatonalización

La propuesta hecha por Fundalamas busca cinco lineamientos básicos: a) propiciar la conexión vehicular desde la avenida Francisco de Miranda hacia el puente Baloa, a través de la calle Bárbaro Rivas, en lugar de la calle Miranda; b) peatonalización de las principales calles del centro histórico como medida de disuasión del uso del mismo como ruta alterna; c) creación de una ruta turística; d) creación y señalización de las paradas de un autobús turístico; y por último, e) diseño y elaboración de la señalización e información en las calles principales (figura 5). Para llevar a cabo todas las propuestas señaladas anteriormente, se formuló el financiamiento público o privado con presupuestos parciales correspondientes a los diferentes proyectos. Se reconoce la importancia de actores institucionales pertenecientes a la Alcaldía Sucre y otros, que intervienen para ejecutar las propuestas (véase cuadro 2). También se señalan los costos que implicaría todo el conjunto de proyectos, así como el cronograma de tiempo que conllevaría la ejecución de las obras (figuras 6 y 7).

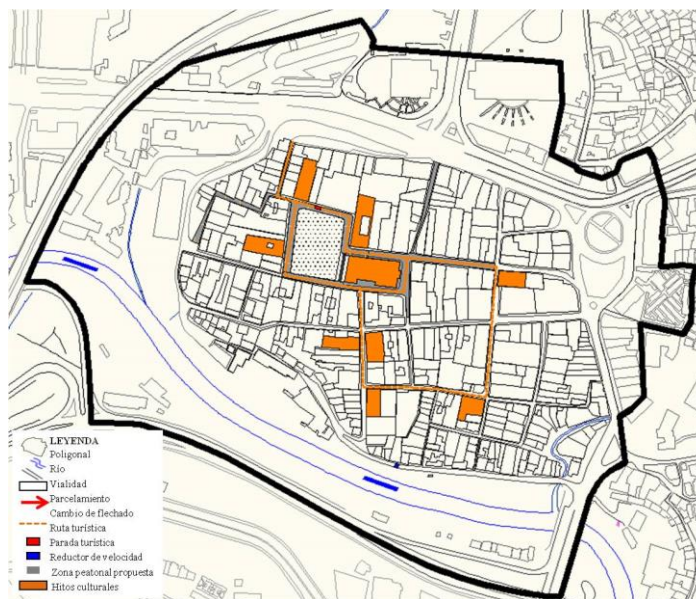


Figura 5. Plano Propuesta de peatonalización y señalización en el centro histórico de Petare

Fuente: Elaboración propia con base en Fundalamas (2012).

Cuadro 2. Actores fundamentales para la ejecución del Plan de Peatonalización y Señalización del Centro Histórico de Petare

Actores	Acciones a ejecutar
Instituto Municipal de Vivienda y Hábitat (IMVIH)-Alcaldía de Sucre	• Concepción de los espacios públicos, materiales y mobiliario urbano
Instituto Autónomo de Transporte y Estrategia Superficial (IMAT)-Alcaldía de Sucre	• Concepción de la movilidad y señalización
Dirección de Ingeniería y Planeamiento Urbano Local (DINPUL)-Alcaldía de Sucre	• Adecuación a ordenanza y planificación urbana local
Dirección de Obras, Mantenimiento y Servicios-Alcaldía de Sucre	• Mano de obra para instalar los elementos y las pinturas
Otras instituciones y empresas	• Establecer alianzas que apoyen desde el sector público y privado
Comunidad y vecinos del centro histórico de Petare	• Integrar a la comunidad con la propuesta Incentivar el sentido de pertenencia e identidad
Universidades	• Alianza estratégica para realizar y ejecutar los proyectos

Fuente: Elaboración propia con base en Fundalamas (2012).

PROYECTO	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL
Información General	Valla	1		
Información General Sintetizada	Folletos informativos	1.500	3,00 Bs	4.500,00 Bs
Señalización de la Ruta	Pintura y materiales	15	460,00 Bs	6.900,00 Bs
Señalización Edificios Importantes	Postes informativos	7	715,00 Bs	5.005,00 Bs
Señalización y Nomenclatura de Calles	Placas	86	671,23 Bs	57.725,78 Bs
Señalización Parada Turística	Parada tipo poste	1	715,00 Bs	715,00 Bs

Figura 6. Presupuesto total estimado por proyectos.
Fuente: Fundalamas (2012).



Figura 7. Cronograma total estimado de trabajos por proyectos. Fuente: Fundalamas (2012).

Evaluación de la propuesta preliminar de peatonalización

Con base en toda la información recabada, tomando como referencia la “Metodología para la evaluación de áreas peatonales” (Mundó, 1983) y de la bibliografía consultada, se procedió a elaborar el estudio correspondiente a la evaluación de la propuesta preliminar de peatonalización y señalización planteada por Fundalamas. En este sentido, fue necesaria la aplicación de una metodología que permitiera, en orden de los requerimientos establecidos para una zona peatonal, evaluar la propuesta de peatonalización del sector, identificar los aspectos que se deben mejorar y generar propuestas que mejoren la movilidad peatonal y hagan factible la peatonalización del sector (figura 6).

Posteriormente, los resultados fueron sistematizados en una matriz que permitiera la representación de todos los aspectos incluidos en el análisis, así como los requerimientos de la zona peatonal. Para ello se hizo un promedio ponderado de cada una de las variables estudiadas, estableciendo una puntuación desde 1 hasta 5, donde 1 equivale a que no se cumple o no existe tal requerimiento, 2 corresponde a un funcionamiento deficiente del requerimiento, 3 se considera aceptable, mientras que 4 y 5 se consideran bueno y óptimo, respectivamente. Por su parte, debido a que no todas las variables tienen el mismo peso, se les asignó uno a cada requerimiento ponderado entre 1 y 5. Finalmente, la evaluación total de la propuesta de zona peatonal se obtiene por la combinación de las evaluaciones parciales.

Para la realización de las matrices de resultados de la evaluación, se procedió a sintetizar los aspectos relacionados con las condiciones urbanas del sector y los aspectos que delimitan la propuesta preliminar. Para ello fueron considerados solamente los aspectos relacionados con el sector, mientras que los aspectos relacionados con la propuesta fueron sintetizados aparte con base en la información de la propuesta preliminar y las encuestas realizadas a 100 personas del sector, específicamente a residentes, trabajadores y visitantes.

324

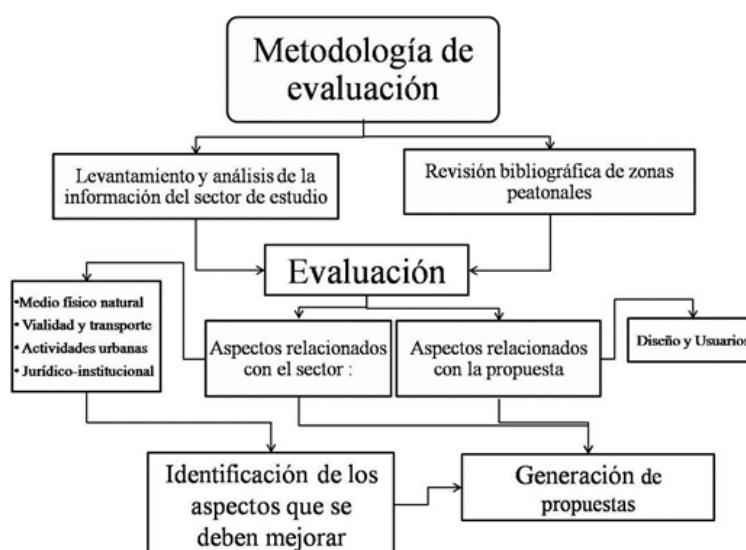


Figura 6. Metodología de evaluación utilizada para el estudio.

Fuente: Elaboración propia.

La evaluación condujo a una respuesta negativa, haciendo el promedio ponderado de los diversos aspectos evaluados, considerando de mayor importancia las condiciones inherentes a la vialidad y transporte, y las actividades urbanas, sobre las que la peatonalización tendría mayor influencia. Cabe destacar que estas variables con mayor peso representan la evaluación más baja, de acuerdo con todo lo señalado anteriormente, por lo que la mejora en estos aspectos implicaría mayor viabilidad de la propuesta.

Con respecto al medio físico-natural, el aspecto jurídico-institucional y el usuario, se consideran variables de las que depende el éxito o el fracaso de la peatonalización en gran medida, por lo que se les asignó un peso importante. En este sentido, el medio físico natural resulta el único aspecto con la evaluación positiva, lo cual representa una gran ventaja, ya que tanto el aspecto jurídico-institucional como el usuario pueden ser mejorados a través de diversas acciones en torno a alianzas de la comunidad y cambios en las políticas de las instituciones e inclusión de la propuesta como parte de un plan de ordenamiento urbano.

El diseño también tiene importancia considerable en cuanto a la calidad de la zona peatonal, no obstante, puede ser replanteado de acuerdo con las necesidades de los usuarios con un proyecto de mayor detalle que contemple todos los requerimientos. Cabe destacar que no estableció parámetros claros para costear las obras y plantea la ejecución al Gobierno municipal, dentro de un presupuesto sin precios actualizados según la inflación, ni costos asociados a precios para señalización, peatonalización, instalación y acondicionamiento de obras. Por otra parte, no cumplen con lo establecido por el “Manual Venezolano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito” (INTT, 2006), pese a existencia de señales turísticas.

325

De esta forma, se debe incluir un cronograma que contemple el tiempo necesario para cada etapa del proceso, incluyendo la información de medidas restrictivas a los usuarios y mejoras en los elementos que inciden directamente en la movilidad peatonal. Estos elementos fueron evaluados negativamente con respecto al ancho y la pavimentación de las aceras, considerando ambas características pésimas o deficientes. Las condiciones de iluminación pública son consideradas pésimas, lo cual es un factor relacionado directamente con la seguridad. Sin embargo, las características de las calzadas fueron consideradas aceptables, tanto por el ancho como para la pavimentación de las calzadas, lo cual es favorable. Con relación al transporte público, en general la calidad es evaluada como aceptable, así como el estado de las unidades y el trato al usuario, mientras que también existe una opinión positiva acerca de las tarifas, la frecuencia y las rutas que cubre, que se consideran óptimas, no obstante, aspectos como el respeto a las normas por parte de los conductores, la accesibilidad a personas con movilidad reducida y el estado de las paradas se considera pésimo e inexistente.

Por lo tanto, el plan debe partir de lineamientos de acción que impliquen mejoras para el sector y, por ende, aumenten la viabilidad de las propuestas de peatonalización desde el punto de vista social, con base en lo expresado por los usuarios relacionado con los problemas percibidos, la visión del sector y las propuestas para mejorar las condiciones actuales, así como la postura de los usuarios ante la propuesta de peatonalización.

De este modo, se concluye que la evaluación resultó negativa debido a que se perciben problemas de diversa índole que no están enmarcados en la propuesta de peatonalización y señalización, siendo relevante el posicionamiento del sector como un centro de servicios alejado de la vocación

cultural y recreacional, sobre la que se apoyan los objetivos del plan, razón por la cual la opinión no resulta favorable.

Cuadro 2. Matriz de evaluación final de los aspectos evaluados en la propuesta

Aspecto	Peso	Evaluación
Medio físico-natural	4	3,67
Vialidad y transporte	5	1,50
Actividades urbanas	5	1,72
Jurídico-institucional	4	2,09
Diseño	3	1,90
Usuario	4	1,76
PROMEDIO PONDERADO		2,07

Fuente: Elaboración propia.

Reformulación de la propuesta de peatonalización

Se propone una serie de lineamientos orientados hacia una nueva visión del sector como *centralidad de transporte y servicios*, con base en la bibliografía consultada, los conocimientos técnicos adquiridos durante la carrera y la visión propuesta por los usuarios encuestados. Esta nueva visión tiene como objetivo posicionar el sector como un punto estratégico de Caracas, de usos mixtos y transporte con alto potencial cultural, recreacional y turístico, que fomente los valores tradicionales e históricos, cuya importancia pueda lograr extenderse a un nivel metropolitano.

Propuesta de centralidad de transporte y servicios: lineamientos y criterios

Con base en la visión y los objetivos planteados previamente, la propuesta de centralidad de transporte y servicios comprende los siguientes lineamientos: a) formalización del sector como un nodo estratégico y descongestionado de transporte, accesibilidad y conexión con el área metropolitana de Caracas; b) desarrollo formal y consolidado del corredor urbano de la avenida Francisco de Miranda en conjunto con el centro histórico de Petare a través de sus espacios públicos y actividades como un importante centro de servicios y comercio; c) aprovechamiento de las condiciones naturales del sector y del potencial paisajístico para la recuperación ambiental e integración del centro histórico de Petare con su contexto inmediato; d) consolidación y promoción de la oferta cultural y recreacional del centro histórico de Petare, así como la remodelación y adecuación de la infraestructura adecuada; y finalmente, e) educación y compromiso por parte de las autoridades y la comunidad para trabajar en conjunto en la aplicación de políticas y proyectos para el sector.

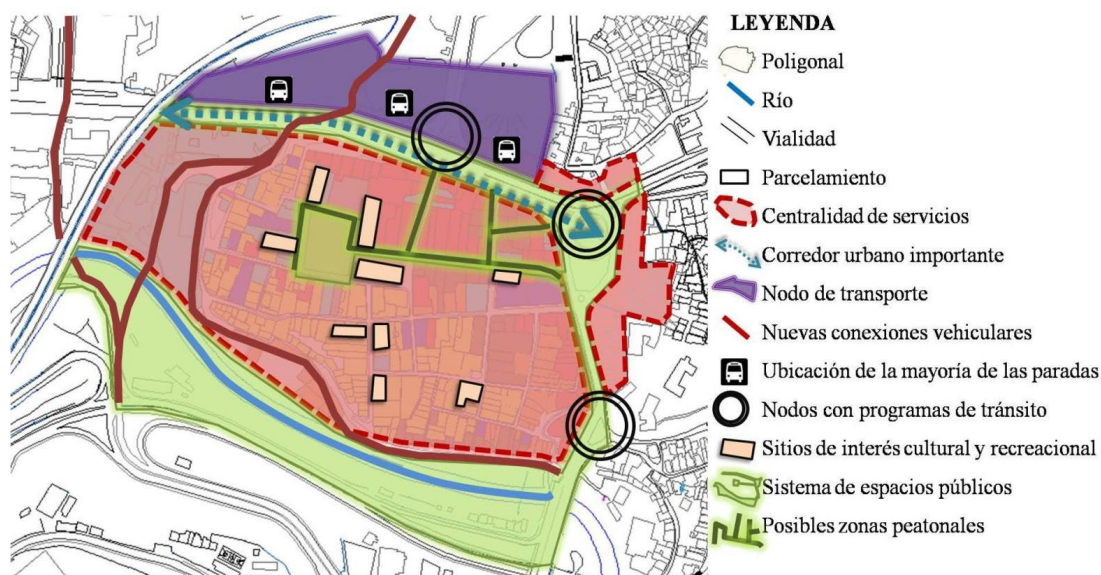


Figura 8. Plano Propuesta para el sector de estudio
Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES

El centro histórico de Petare representa un complejo nodo estratégico de entrada al área metropolitana de Caracas, posicionándose como centro de servicios y de transporte que conecta desde el este hacia el resto de la ciudad como punto neurálgico de conexión.

El sector se ve en declive ante la pérdida de calidad urbana debida a la fuerte y caótica dinámica que ocurre a su alrededor. Sus condiciones físico-naturales propician el comportamiento funcional aislado. El sector no comprende un lugar atractivo para la movilidad peatonal, siendo los peatones los usuarios más afectados por las condiciones actuales del sector, especialmente preocupados por la situación de inseguridad generalizada en toda la ciudad.

Las vías que se proponen peatonalizar actualmente son las principales vías de escape del congestionamiento de la avenida Francisco de Miranda y la calle Federación, que no soportarían la restricción del tránsito, tal como el estudio de la capacidad vial lo refleja. Por su parte, el transporte de carga y descarga de mercancías comprende un tema muy importante y delicado dentro del análisis, que debe ser profundizado, ya que se encuentra desorganizado y no está regulado con respecto a horario ni zonas específicas donde se pueda llevar a cabo. Adicionalmente, la falta de oferta de estacionamiento también comprende un punto crítico para los usuarios, así como la calidad del transporte público, que ocasionan graves efectos para la movilidad de los visitantes, trabajadores y habitantes del sector.

En este mismo orden de ideas, cabe destacar la deteriorada calidad de la movilidad peatonal, especialmente en las vías principales que conforman el sector de estudio, debido a que existe una apropiación del espacio público importante por parte de los comerciantes informales y los operadores de transporte público, principalmente. El comercio informal, protagonista en la red

vial principal del sector, comienza a penetrar el centro histórico de Petare a través de la calle La Paz, que constituye la única vía de uso exclusivamente peatonal.

En cuanto a la vocación del sector, se aprecia una pérdida considerable de importancia cultural y recreacional, a pesar de su potencial, la degradación de los espacios públicos que actualmente son escenario de indigencia y delincuencia, así como la ausencia de promoción de políticas culturales.

Actualmente las condiciones urbanas no permiten la viabilidad de implementar medidas restrictivas del tránsito sin insertar políticas que mejoren el estado actual del sector. La implantación de medidas como la peatonalización podría desencadenar nuevos procesos urbanos mayormente negativos en el entorno. Existe la amenaza de que las zonas peatonales a implementar se conviertan en nuevos escenarios para la ubicación de puestos de comercio informal.

Peatonalizar resulta difícil si no es complementado con otras intervenciones y políticas de carácter metropolitano que aumenten la oferta vial, configuren ejes urbanos peatonales, conjuguen la vida en los centros históricos con el resto del sistema al que pertenecen, modelo de ciudad compacta, mejoras para la comodidad, la seguridad y la estética de la infraestructura peatonal para realmente incentivar los desplazamientos a pie, mejoras del transporte público.

Se debe enmarcar el proyecto en un plan de ordenamiento urbano que se enfoque en los problemas detectados, que fueron reafirmados por las opiniones de los usuarios. Existe la necesidad de establecer alianzas interinstitucionales y de actualizar la obsoleta normativa, para establecer medidas contundentes que permitan regular el funcionamiento del sector.

328

REFERENCIAS

- Cal y Mayor, R. y Cárdenas, J. (2004). *Ingeniería de tránsito. Fundamentos y aplicaciones* (7ª ed.). Bogotá, Colombia: Alfaomega.
- Ciudad de Guía. (2008). Peatonalizar es revitalizar. Recuperado el 11 de septiembre de 2012, del sitio web del diario digital Ciudad de Guía, de http://www.guiadegrancanaria.org/php/index.php?option=com_content&task=view&id=794&Itemid=28
- Corral, C. (2009, Septiembre). *Movilidad sostenible en el entorno urbano. Donostia-San Sebastián*. Jornadas Muévete: Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Murcia, España.
- Fundación RACC. (2008). *Criterios de movilidad: las zonas peatonales*. Barcelona, España: Fundación RACC.
- Fundalamas. (2012). *Plan de Señalización del Centro Histórico de Petare*. Proyecto no publicado, Oficina Técnica de Patrimonio, Fundalamas, Caracas.
- Gigena, G. (2008). *Capacidad de un sistema vial*. Curso Caminos I. Facultad de Ingeniería Universidad de La Plata, Buenos Aires, Argentina. Recuperado el 01 de noviembre de 2012, de <http://www.ing.unlp.edu.ar/>

- Gobierno de Navarra. (2012). *Urbanismo y movilidad sostenible. Guía para la construcción de ciudades siguiendo criterios de movilidad sostenible*. Navarra-España: Nasursa, Navarra de Suelo Residencial, S.A.
- González, L. (2002). Urbanismo y patrimonio: la conservación de los centros históricos. Premio Nacional de Investigación en Vivienda 2001, pp. 132-295.
- Molinero, A. y Sánchez, L. (2005). *Transporte público: planeación, diseño, operación y administración*. Toluca, México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Mundó, J. (1983). Metodología para la evaluación de áreas peatonales. Tesis de magíster, no publicada, Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- Pérez, C. (2010). Hacia un centro tranquilo. Recuperado el 07 de septiembre de 2012, del sitio web del Ayuntamiento de Málaga, España, de http://programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2194.pdf
- Sanz, A. (1998a). Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos, *Boletín CF+S*, 28. Recuperado el 05 de Septiembre de 2012, de <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aasan.html>
- Sanz, A. (1998b). La ciudad a pie: un programa para recuperar las urbes andando. *Boletín CF+S*, 6. Recuperado el 05 de septiembre de 2012, de <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n6/aasan.html>
- Troitiño, M. (2003). La protección, recuperación y revitalización funcional de los centros históricos. Artículo publicado en el número 3 de la Colección Mediterráneo Económico: “Ciudades, arquitectura y espacio urbano”.
- UITP. (2003). *Por una mejor movilidad urbana en los países desarrollo. Problemas, soluciones y realizaciones ejemplares*. [Versión electrónica]. Bruselas, Bélgica: UITP.