



PROPUESTAS DE CONECTIVIDAD DEL CASCO HISTÓRICO DE BARQUISIMETO CON OTROS SECTORES DE LA CIUDAD

PROPOSAL FOR BARQUISIMETO'S HISTORICAL CENTER'S CONNECTIVITY WITH OTHER SECTORS OF THE CITY

Ángelo Jesús, Pérez Báez¹; Carolina, Mogollón Lacruz²

Recibido 30/04/2020: Aprobado: 15/06/2020

DOI: <http://dx.doi.org/10.13140/RG.2.2.24809.93281>

RESUMEN

Se presenta a continuación una serie de propuestas urbanas, destinadas a conectar el casco histórico de la ciudad de Barquisimeto en Venezuela, con otros sectores de la ciudad. Es una zona en la que se destacan obras de gran valor arquitectónico e histórico que datan del siglo XIX, con toques de modernidad ya que se encuentra rodeada de grandes edificaciones donde funcionan distintos órganos legislativos, administrativos y judiciales del Estado Lara. Las propuestas implicadas corresponden al diseño de súper manzanas, red de ciclovías, un sistema de transporte universitario denominada Ruta Universitaria UCLA, y una gran biblioteca histórica. Todo esto con la finalidad de generar una conectividad no sólo desde el punto de vista espacial a través de los sistemas de movilidad, sino por medio de la vinculación emocional del ciudadano hacia ese sector, logrando ese apego o sentido de pertenencia.

Palabras clave: casco histórico Barquisimeto; súper manzanas; ciclovías; quinta Mayda

¹Ángelo Jesús, Pérez Báez. Estudiante de Urbanismo. Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado. Venezuela. Correo: angelojperez12@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4531-5025>

²Carolina Mogollón Lacruz, Arquitecto, Jefe de Departamento de Gestión y Control Académico en Dirección Académica Vicerrectorado Académico, Docente del programa de Urbanismo, Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado. Venezuela. Correo: carolina.mogollon@ucla.edu.ve, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0441-840X>

ABSTRACT

A series of urban proposals is presented below, designed to connect the historic center of the city of Barquisimeto in Venezuela, with other sectors of the city. Large buildings where different legislative, administrative and judicial bodies of the Lara State operate in an area surround Works of great architectural and historical value dating from the 19th century stand out, with touches of modernity since it. The proposals involved correspond to the design of super blocks, a network of bicycle lanes, a university transportation system called UCLA University Route, and a large historical library. All this in order to achieve connectivity not only from a spatial point of view through mobility systems, but also through the emotional connection of the citizen to that sector, achieving that attachment or sense of belonging.

Keywords: *Barquisimeto old town; super blocks; bike paths; mansion Mayda*

1. INTRODUCCIÓN

El casco histórico de la ciudad de Barquisimeto es una zona en la que se destacan obras de gran valor arquitectónico e histórico que datan del siglo XIX. En este lugar emblemático de la ciudad se encuentran: El Museo Barquisimeto con tipología de arquitectura colonial; la sede del antiguo Hospital de la Caridad, el cual data de 1878 y restaurada por el arquitecto Rosenberg en 1918; el Cuartel Jacinto Lara, construido en 1926, obra del arquitecto Roland Coultroux, edificación de tipo morisca entrelazada con la arquitectura colonial venezolana, y hoy en día sede del Decanato de Humanidades y Artes de la Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado (UCLA). Esta zona también ha recibido el toque de la modernidad ya que se encuentra rodeada de grandes edificaciones donde funcionan distintos órganos legislativos, administrativos y judiciales del Estado Lara, como El Palacio Municipal, premio Nacional de Arquitectura por el CONAC (1991) y construida entre 1965 y 1968, obra del arquitecto Jesús Tenreiro Dewit. Puede observarse entonces, una densa vida urbana en el sector, sin embargo ¿quiénes circulan por esta zona realmente la viven? La respuesta es completamente debatible; pero por lo que se ve a simple vista la respuesta pareciese un rotundo NO.

La declaratoria de patrimonio sólo recae en escasas edificaciones alrededor de la plaza de La Justicia, lo que no garantiza la protección de sus inmuebles. Esta zona tiene un alto significado en la memoria urbana de los ciudadanos, pero quienes la habitan o la transitan no parecen tener un gran sentido de apego o de pertenencia y evidenciándose por los problemas visibles en el lugar, como: contaminación ambiental, inseguridad y el deterioro de las edificaciones históricas y monumentos. Es importante resaltar, que al igual que en otras ciudades del mundo ésta zona tiene una dinámica urbana muy variable, durante el día, el casco histórico cuenta con una agitada y congestionada vida social, mientras que durante la noche se convierte en un foco de concentración para la delincuencia y otras actividades ilícitas, lo cual impide que sus habitantes puedan vivirla, disfrutarla, apreciarla y cuidarla.

El escenario se convierte en algo mucho más dantesco cuando cae la noche. Sin embargo, luego de que todos se montan en sus transportes, la calle queda por completo en soledad y oscuridad, porque a la mayoría de los postes de luz, les fueron robados sus cables o simplemente no funcionan. La delincuencia se desata para quienes deben caminar hacia sus moradas luego de abandonar las unidades de transporte, por lo que ir hacia alguna panadería que aún permanezca abierta y luego caminar al hogar no es una opción segura o sensata. [1]

2. LA PROPUESTA: CONECTIVIDAD HISTÓRICA

Esta zona cuenta con una extensión la cual inicia en la calle 21 hasta la calle 27 en dirección Este-Oeste y desde la carrera 18 hasta la carrera 14, en dirección Norte-Sur en la ciudad de Barquisimeto; reconocida de acuerdo a las normativas urbanas como Área de Regulación Especial [2] y conocida por el ciudadano como Casco Histórico. Sin embargo la zona de intervención a desarrollar se extiende abarcando el casco central de la ciudad, desde la Av. Vargas hasta la calle 42 (dirección este-oeste) y Av. Venezuela hasta a carrera 14 (dirección norte-sur), con la finalidad de conectar esta importante área histórica con la zona centro y los sectores este y oeste de la ciudad, generando una dinámica urbana a través de sus usos. Destacándose el que estructura éstas propuestas, la vinculación de la actividad universitaria como es el caso del Decanato de Humanidades y Artes de la UCLA, ubicada en el Casco Histórico, específicamente en el Cuartel Jacinto Lara, con otros Decanatos situados en diferentes sectores de la ciudad y con el mismo sector.

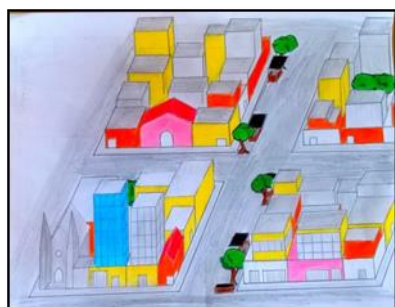
Antes de exponer la propuesta, es necesario comprender el porqué de su nombre conectividad, de acuerdo a la Real Academia Española: “es una cualidad de un objeto, lugar o persona de establecer una conexión con otro” [3]. Ahora bien, aplicándolo al tema en cuestión, se observa, que es una de las tantas necesidades de la zona de intervención y probablemente la principal, ya que el vínculo que sientan las personas con la zona histórica determinará el nivel de conservación.

2.1. Implementación de Súper Manzanas

Esta propuesta nace de una experiencia urbana que se dio en la ciudad de Barcelona, España, basada en el Plan Macià (1931-1938) elaborado por Le Corbusier y Josep Lluís Sert; siguiendo los principios del CIAM y la Carta de Atenas, que buscó desarrollar las funciones claves: *habitar, trabajar y recrearse*.

La supermanzana no se atraviesa, lo que supone que los movimientos en el interior sólo tienen sentido si su origen o destino está en las intervías,

provocando que las calles sean vecinales sin ruido, ni contaminación, etc. y liberando más del 70 % del espacio, que hoy ocupa la motorización de paso, para los movimientos a pie y en bicicleta. [4]



Fuente: *Ángelo Jesús, Pérez Báez*

La idea de la propuesta es basarse en éste concepto y aplicarlo a la zona de intervención, dándole prioridad al peatón quien es el que tiene la oportunidad de disfrutar la zona y hacerla más caminable, liberando esas calles internas de las *súper manzanas* del tráfico automotor, convirtiéndolas en corredores peatonales. Están integradas o conformadas por cuatro manzanas, que se ubicarán entre las carreras 14 y 16, y 18, desde la calle 43 hasta la calle 25 (sentido oeste-este). Cabe mencionar, que el paso de vehículos se interrumpirá sólo en estas intervías, que originalmente corresponden a las calles (42, 40, 38, 36, 34, 32, 30, 28, 26 y 24) para dar paso a esas calles vecinales o corredores peatonales, en los cuales se prestará un servicio comercial a los residentes, estudiantes y trabajadores de la zona, se transforman en áreas de descanso o zonas caminables seguras, donde se ubicarán kioscos comerciales y mobiliario urbano que prestarán un servicio a los habitantes, además de sentirse cómodos.



Fuente: *Ángelo Jesús, Pérez Báez*

La conectividad vial incluyendo la incorporación de la ruta de ciclovías, en sentido norte-sur y sur-norte, se hará en cada súper manzana, teniendo la posibilidad de girar a través de ellas, lo que requiere cambiar el flechado en algunas calles (39, 35, 31, 27 y 23). El sentido vial entre las carreras 20 y 15 se mantendrá, quedando 14 vías de conectividad en sentido norte-sur y viceversa que solucionan la movilidad en el sector.

La implementación de estos pequeños espacios comerciales, aumentarán la vida urbana en estas zonas solitarias e inseguras. Es necesario incentivar la protección ambiental del lugar, por lo tanto los kioscos como el resto del mobiliario urbano propuestos deben ser de materiales reciclables y resistentes a las condiciones ambientales, en este caso se plantea el uso de la madera plástica, es un material relativamente liviano, resistente a condiciones ambientales extremas y su vida útil es de larga duración comparada con otros materiales.

Se plantea también que los kioscos comerciales cuenten con una fuente de energía que les permita operar con completa normalidad, debido a los problemas energéticos presentes en el

país y la necesidad de promover un cuidado al medio ambiente, que funcionen con energía solar. Cada kiosco puede contar con una batería individual que almacena la energía solar obtenida a través de paneles solares ubicados en los techos de cada uno. En cuanto al número de kioscos, lo ideal para cada súper manzana es de dos a tres, dependiendo de la capacidad por corredor peatonal.

Es importante destacar que en estos corredores peatonales de cada *súper manzana*, además de los kioscos y el mobiliario urbano requerido como: bancos y cestos de basura también se hace necesarios tener plantas que generen sombra y frescura a la zona, la cantidad de las mismas, al igual que los kioscos será variable, puesto que dependerá del espacio disponible en dichos corredores. Finalmente las aceras y los corredores peatonales en estas *súper manzanas*, contarán con un revestimiento de adoquines de 4 cm de grosor, funcionando como elementos conectores en la zona, generando impacto y atractivo visual. De igual forma, se hace imprescindible la instalación de lámparas que den iluminación en horas nocturnas que igualmente, pueden distribuirse a lo largo y ancho del casco histórico.

Impacto:

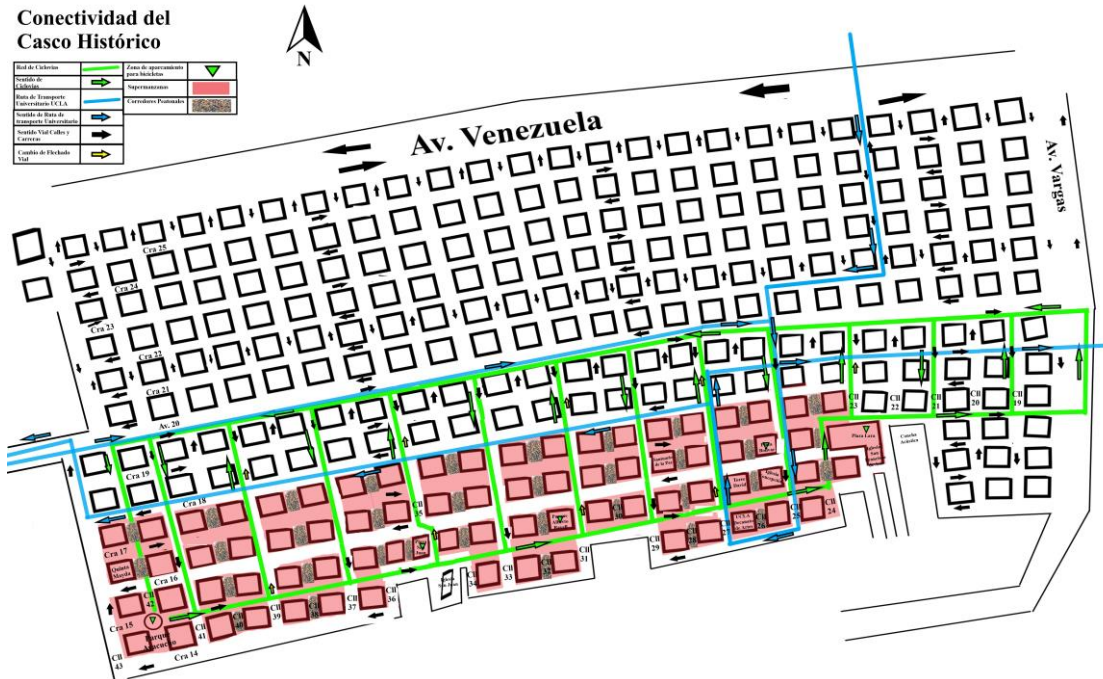
La implementación de las *súper manzanas* tiene impactos positivos considerables tales como:

- Aumento de la vida urbana en zonas que anteriormente fueron solitarias e inseguras
- Aumento de la economía urbana organizada
- Impacto indirecto sobre zonas congestionadas por comerciantes informales ya que sería una oportunidad para que estos comerciantes posean su kiosco organizado sin obstruir el paso vehicular y peatonal, despejando en gran medida zonas como la Av. 20 y las carreras 21, 22 y 23
- Aumenta el atractivo comercial y turístico en la zona, lo cual genera un apego de parte de sus habitantes como también de los visitantes y turistas
- Promueve el uso de materiales reciclables y el cuidado del ambiente y la sana interacción humana.

2.2. Red de ciclovías que conectan la zona histórica con el centro y otros sectores de la ciudad

Como segunda propuesta se plantea la instalación de una red de *ciclovías* que conecten el casco histórico con la zona centro y los sectores este-oeste de la ciudad, en sentido norte-sur y sur-norte, entre la avenida 20 y la carrera 15. Se plantean dos redes, la primera con un fluido

rápido, el cual iniciará en la avenida Vargas con avenida 20, sentido este-oeste hasta la calle 42, bajando por la misma hasta la carrera 15 atravesando el Parque Ayacucho y retomando la carrera 15, pasando por el Decanato de Humanidades y Artes, hasta la calle 24, se dirige a la carrera 17 y baja por esta última hasta la avenida Vargas.



Artículo de Divulgación

Fuente: Ángel Jesús, Pérez Báez

La avenida 20 como la carrera 15 serán vías rápidas, esta red formará un segundo circuito, ya que se propone la posibilidad de conectar estas dos vías a través de las calles que envuelven las *súper manzanas*. En sentido norte-sur, la ruta ciclística ingresará desde la avenida 20 conectándose directamente con las *súper manzanas* y el ciclista con la zona y los usos propuestos; a través de las calles (42, 41, 37, 33, 29, 25 y 21), de manera que el ciclista pueda retornar o cambiar de rumbo cada dos súper manzanas o girar a través de éstas de manera alterna y en sentido sur-norte, por las calles (39, 35, 31, 27, 23, 19 y 18 o avenida Vargas). Cabe destacar, que para el buen funcionamiento de esta red de *ciclovías*, se propone la señalización adecuada como semáforos peatonales y estará restringido en esta red estacionar vehículos y los que transiten en estas vías deberán conducir a bajas velocidades y reglamentarias con el fin de tener rutas seguras, tanto para el peatón como para el ciclista.

Se tienen que promover modelos ecológicamente sustentables a fin de reducir el impacto ambiental de la ciudad, que lamentablemente se hace más evidente conforme avanza el tiempo y en vista de los problemas energéticos del país anteriormente expuestos, por lo que es necesario asegurar que estas *ciclovías* permanezcan iluminadas durante horas nocturnas, por



lo tanto, las mismas deben estar elaboradas con materiales fluorescentes resistentes y capaces de ofrecer una buena iluminación para los ciclistas nocturnos. La primera propuesta de revestimiento, es el uso de piedras led o piedras de fosforo que absorben la energía solar durante el día y en la noche la despiden en forma de iluminación. La segunda forma es el uso de pinturas fluorescentes que también absorben la energía solar y la despiden en forma de luz, cabe destacar que estos materiales deben mezclarse con el pavimento antes de que se realice el vaciado. Es necesario establecer ciertos puntos de estacionamiento para las bicicletas tales como: el Parque Ayacucho, Decanato de Humanidades y Artes, Parque Alberto Ravell, Plaza San Juan y Plaza Lara.

Impacto:

El impacto de esta propuesta es relativamente positivo ya que:

- Se le da prioridad al ciclista y a los peatones
- Se ofrece un sistema de ruta de *ciclovías* seguro
- Se promueve el uso de bicicletas y otras herramientas de transporte que no dependen del combustible, promoviendo una conciencia ecológica y sustentable
- Es visualmente atractiva, ofreciendo movilidad por medio de esta ruta a los estudiantes del Decanato de Humanidades y Artes, y a su vez con otros Decanatos

2.3. Sistema de Transporte Universitario. Ruta Universitaria UCLA

La Avenida 20 posee un enorme potencial para crear una ruta de transporte, ya que se hizo en función del sistema de Transporte para Barquisimeto TRANSBARCA, por lo tanto se plantea la instalación de un sistema universitario, capaz de conectar el casco histórico con las zonas centro, este y oeste de la ciudad, creando una ruta más completa que cubrirá los ejes universitarios de gran importancia dentro de la población estudiantil.

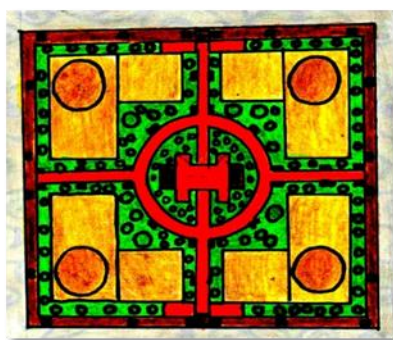
La ruta se extiende por toda la ciudad, puede partir desde los Decanatos de la UCLA ubicados al oeste, conecta con el Obelisco toma la AV. Pedro León Torres. Al llegar a la calle 42 los buses seguirán en línea recta por la Av. 20 para luego desviarse al Decanato de Artes y Humanidades, introduciéndose en las *súper manzanas*, luego la ruta se dirigirá hasta el Decanato de Administración y Contaduría, al Rectorado y finalmente al Decanato de Medicina para luego retornar a su punto de origen y repetir su ruta, que resulta ser cíclica. Este sistema, además de brindar un servicio a la población estudiantil de la institución, conectará sus Decanatos con la zona de intervención. Podría plantearse a futuro extenderse

hasta los Decanatos ubicados en el Municipio Palavecino. El recorrido contará con el mobiliario urbano adecuado como las paradas estudiantiles, las cuales también estarán fabricadas en material reciclable como la madera plástica. En los techos instalar una serie de paneles solares fotovoltaicos que provean de la energía suficiente para alimentar una batería, un router inalámbrico, puertos USB para cargar dispositivos electrónicos e iluminación nocturna. Con esto se brindaría un servicio ecológico y de gran utilidad para la iluminar la parada en horas nocturnas.

Impacto:

- Su impacto es altamente positivo para la población estudiantil de la UCLA, especialmente para aquellos estudiantes que residen o frecuentan la zona de intervención, como es el caso de los estudiantes del Decanato de Humanidades y Artes.
- Se reduce la congestión de tráfico en el bulevar de la Av.20
- Conecta a los decanatos de la UCLA con el casco histórico
- Reduce potencialmente problemas de transporte y conexión a la zona
- La red de paradas solares brindan un servicio ecológico y de gran utilidad para generar iluminación en horas nocturnas
- Brinda comodidad, seguridad y orden en las zonas peatonales

2.4. Gran Biblioteca Histórica Quinta Mayda



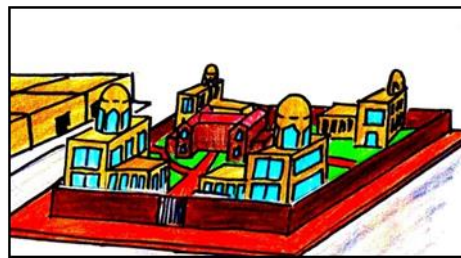
Fuente: Ángel Jesús, Pérez Báez

La Quinta Mayda es una de las casas más antiguas de la ciudad de Barquisimeto, asentada en el Primer Censo de Patrimonio Cultural 2004-2005 y declarada Bien de Interés Cultural por el Instituto Patrimonial Cultural, según Gaceta Oficial N° 38.234 de la República Bolivariana de Venezuela el 22 de Julio de 2005 [5], sus amplios terrenos tienen el potencial para distintos usos, ¿por qué no levantar una biblioteca en éste lugar? Sus amplios terrenos tienen la capacidad de albergar varios edificios pequeños, o pabellones destinados a almacenar no sólo material bibliográfico, sino también computadoras con información de distinta índole. Debido a su importancia cultural y arquitectónica, esta propuesta consiste en conservar la estructura original, en otras palabras la Quinta Mayda puede ser restaurada y funcionar como la

administración de la biblioteca y alrededor de la hermosa edificación, se pueden diseñar caminarias y jardines que conecten con los pabellones de la biblioteca.

¿Por qué una biblioteca?

Se podría considerar a Barquisimeto como una ciudad universitaria debido al gran número de complejos universitarios que alberga, además se tienen muchos centros de educación preescolar, primaria, diversificada, y de otra índole. En el casco histórico de la ciudad existen muchos de estos centros, así como sedes de organismos legislativos, administrativos y judiciales, cuyos usuarios siempre están en requerimiento de información y conocimientos. La biblioteca, sería un complemento a la educación, no solo escolar sino colectiva, lo cual promueve a la formación de una población más culta.



Fuente: Ángelo Jesús, Pérez Báez

Impacto:

- Se da un uso positivo a una edificación importante en desuso
- Promueve la vida académica en la zona
- Promueve el arte y la cultura a través de la realización de pequeños conciertos y exposiciones al aire libre, aprovechando la belleza de sus jardines, creando un vínculo directo con los estudiantes de los Programas de Música y Artes Plásticas de la UCLA
- Proporcionaría información a muchos estudiantes residentes en la zona o que hacen vida académica en el sector, como es el caso de los estudiantes del Decanato de Humanidades y Artes
- Puede funcionar como un centro de recepción de donaciones de libros en desuso.

3. CONCLUSIONES

Las propuestas generadas buscan producir una dinámica urbana y social importante, logrando una conectividad del Casco Histórico con el centro de la ciudad y otros sectores de Barquisimeto, no sólo desde el punto de vista espacial a través de los sistemas de movilidad, sino por medio de la vinculación emocional del ciudadano hacia ese sector, logrando ese apego o sentido de pertenencia.

No solo la historia es inseparable de lo que significa el Casco Histórico, este sitio ha conseguido una peculiaridad, donde las infraestructuras, el

quehacer humano e incluso los cambios políticos, han influido de manera directa en el comportamiento que se nota en este lugar y su esencia. Algunos Barquisimetanos aún tienen la aspiración de salvar su Casco Histórico e intentar lograr lo poco que queda de un valor inestimable. [1]

Si sus habitantes lo sienten propio, de la misma manera *lo disfrutan, lo viven, lo aprecian y lo cuidan.*

4. NOTA ARTÍSTICA

Imágenes diseñadas por el autor Ángelo Jesús, Pérez Báez, técnica mano alzada

5. REFERENCIAS

- [1] Gisela, Boscán, «Centro Histórico de Barquisimeto ¿Icono de identidad y cultura?» Revista Universitaria de Investigación y Diálogo Académico, Volumen 11, Números 1-2, Disponible en: <http://conhisremi.iuttol.edu.ve/index.php>, 2014
- [2] Concejo Municipal de Iribarren, «Ordenanza de Reforma de la Ordenanza del Plan de Desarrollo Urbano Local de la Ciudad de Barquisimeto», Gaceta Municipal de Iribarren, Extraordinaria N° 1803, 28-ago-2003
- [3] Diccionario Real Academia Española, Versión electrónica de la 23, edición del Diccionario de la lengua española actualización, diciembre 2019 Disponible en: <https://dle.rae.es/contenido/actualizaci%C3%B3n-2019>
- [4] Salvador, Rueda, «La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un nuevo Modelo funcional y urbanístico de Barcelona, Disponible en: http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/la_supermanzana_nueva_celu_la_poblenou_salvador_rueda.pdf, 2016