



# APORTES PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO LOCAL DE BARQUISIMETO

## CONTRIBUTIONS TO THE FORMULATION TO THE BARQUISIMETO LOCAL URBAN DEVELOPMENT PLAN

Gerardo Nelson Orlando Puleo Fernández<sup>1</sup>

*Recibido 14/10/2018: Aprobado: 15/12/2018*

### RESUMEN

Barquisimeto, capital del Estado Lara, Venezuela, cuenta con un Plan de Desarrollo Urbano Local aprobado en agosto de 2003 cuya vigencia se estimaba hasta el 2016, razón por la cual las autoridades municipales tienen la responsabilidad de asumir su actualización o la formulación de un nuevo plan que rija el ordenamiento urbanístico de la ciudad por los próximos veinte años. La formulación del plan es una tarea que debe considerar todas las dimensiones que integran el desarrollo de la ciudad dado el imprescindible enfoque multisectorial, requiriendo resolver algunos problemas en la dinámica urbana, así como algunas debilidades del instrumento vigente. A través del presente trabajo se propone un conjunto de ideas sobre aspectos clave que debe abordar el nuevo instrumento, como son: considerar los acuerdos internacionales relativos a los objetivos del desarrollo sostenible y la nueva agenda urbana, el rol de Barquisimeto en la subregión, la integración de las zonas de barrios, la incorporación de Transbarca, la consideración de nuevos centros y dinámicas de empleo, revisar la zonificación, innovar en cuanto a la dotación de equipamientos y la protección del patrimonio edificado, incorporar programas de actuaciones urbanas bajo la perspectiva de los planes estratégicos y, finalmente, la estrategia de instrumentar el plan macro con micro planes. Para lograr el propósito del trabajo, se identifican fuentes de información y experiencias locales, nacionales e internacionales que servirán de referencia al equipo profesional que asuma el reto de diseñar el nuevo Plan de Desarrollo Urbano Local.

**Palabras clave:** *plan de desarrollo urbano local; PDUL; planificación urbana; Barquisimeto*

---

<sup>1</sup>Gerardo Nelson Orlando Puleo Fernández: Urbanista. Magíster en Planificación Turística. Diploma en Gobernabilidad y Gerencia Política. Docente de pre y postgrado en la Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado, Universidad Central de Venezuela, Núcleo Extramuros de Barquisimeto y Programa de Gobernabilidad, Gerencia Política y Gestión Pública de la Universidad Católica Andrés Bello. Correo: [gerardopuleo@gmail.com](mailto:gerardopuleo@gmail.com). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5702-7923>

## ABSTRACT

Barquisimeto, capital of Lara State, Venezuela, has a Local Urban Development Plan approved in August 2003 whose validity was estimated until 2016, which is why the municipal authorities have the responsibility of assuming its updating or the formulation of a new plan that rules the urban planning of the city for the next twenty years. The formulation of the plan is a task in which all the dimensions that make up the development of the city must be considered given the essential multi-sectorial approach, requiring solving some problems in the urban dynamics, as well as some weaknesses of the current instrument. Through this work we propose a set of ideas on key aspects that the new instrument should address, such as: consider international agreements related to the objectives of sustainable development and the new urban agenda, the role of Barquisimeto in the sub-region, the integration of neighborhood areas, the incorporation of Transbarca, the consideration of new employment centers and dynamics, review of zoning, innovation in the provision of equipment and the protection of built heritage, incorporating urban action programs from the perspective of the strategic plans and, finally, the strategy of implementing the macro plan with micro plans. To achieve its purpose, the work identifies information sources and local, national and international experiences that will serve as a reference to the professional team that assumes the challenge of designing the new Local Urban Development Plan.

**Keywords:** *local urban development plan; PDUL; urban planning; Barquisimeto*

## 1. INTRODUCCIÓN

En Venezuela el proceso de planificación del desarrollo se lleva a cabo mediante un sistema integrado y jerarquizado de planes, condición que rige tanto en materia del desarrollo económico y social como en lo relativo a la ordenación del territorio, la cual incluye la ordenación urbanística [1] [2]. Los planes se desagregan de lo general a lo particular siendo dos los instrumentos fundamentales de la ordenación urbana:

- El Plan de Ordenación Urbanística, competencia de la autoridad nacional y con alcance para todo el perímetro de una ciudad, por lo general, las áreas metropolitanas que superan los límites de dos o más municipios [3].
- El Plan de Desarrollo Urbano Local, competencia de los municipios y referido al área urbana dentro de la jurisdicción municipal [3].

Barquisimeto, capital del Estado Lara, Venezuela, cuenta con un Plan de Ordenación Urbanística (POU) aprobado en 1999 [4], relativo al área metropolitana que incluye a Cabudare, ciudad vecina y capital del Municipio Palavecino; y con un Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL) aprobado en agosto de 2003, con vigencia hasta el 2016 según establece la ordenanza respectiva [5]. Considerando el período de vigencia de este último Plan y en atención a los cambios en la dinámica urbana y la experiencia internacional, el presente trabajo aporta un conjunto de ideas a considerar en el proceso de formulación de un nuevo PDUL, o en caso que la alcaldía asuma la actualización o reformulación del vigente.

Barquisimeto es el principal centro urbano de la región centro occidental de Venezuela, el municipio Iribarren del cual es capital contó con alrededor de 990.000 habitantes según el censo levantado en el 2011 [6], concentraba alrededor de 80% de las empresas industriales del Estado Lara y es un importante centro de servicios, comercio y educación superior [7]. Además, es una de las ciudades reconocida por su orden urbano a nivel nacional, tanto en espacios académicos como por sus residentes y visitantes, eso ha sido posible por la regularidad que ha regido su crecimiento desde sus orígenes, en una primera etapa, por simple expansión de la cuadrícula instaurada en su centro fundacional y, en etapas más recientes, por la disponibilidad de planes para regular su crecimiento, aunque amplios sectores escapan de este orden por los asentamientos informales que han poblado su periferia.

El PDUL es un instrumento indispensable para el desarrollo armónico de una ciudad porque instrumenta las estrategias que define el POU a través de una ordenanza de zonificación que establece los parámetros de índole físico espacial que conformarán la morfología urbana.

Desde 2003, fecha de aprobación del último PDUL, Barquisimeto ha experimentado cambios de diversa índole asociados a la propia dinámica local e, incluso, nacional. De modo que la ciudad, como lienzo espacial de la realidad socio política y económica, expone las huellas que le imprimen las relaciones de los actores sociales como son: la ocupación de terrenos destinados a equipamientos urbanos con otras actividades, el crecimiento de nuevos asentamientos informales en la periferia, la discontinuidad de proyectos relevantes como el sistema de transporte masivo, por destacar algunos hechos. Por otra parte, el actual PDUL presenta algunos problemas como, por ejemplo, la escasa definición de las condiciones de preservación y revitalización de los sitios con valor patrimonial; el tratamiento generalizado de los barrios; el tratamiento inadecuado de los potenciales de zonificación en algunas zonas, por sólo nombrar tres aspectos.

De acuerdo a la perspectiva internacional se aportan cantidad de experiencias que contribuyen a mejorar la calidad de vida en las ciudades, y constituyen referentes para Barquisimeto como son: el desarrollo de planes urbanos por sectores; los esfuerzos por una movilidad eficiente que privilegia el transporte público; los distritos de innovación que potencian el desarrollo económico local, entre tantos otros temas. Aportar ideas para el PDUL de ésta ciudad a partir de la interpretación de este entorno local, nacional e internacional es el objetivo del presente trabajo, con miras a contribuir al desarrollo armónico de la localidad aprovechando sus fortalezas y superando sus debilidades, retos que toda urbe enfrenta día a día y que en el caso específico que aquí se trata se han logrado superar con un balance bastante positivo pero, si no

se atienden oportuna y apropiadamente, se corre el riesgo de perder la característica calidad de vida hasta ahora alcanzada.

De acuerdo con la Guía de Elaboración del Plan de Desarrollo Urbano Local:

La planificación urbanística como parte del proceso de ordenación del territorio tiene como objetivo la distribución del espacio de manera coherente y organizada, con el fin de proveer a la comunidad de un medio físico apropiado para el desarrollo de las actividades urbanas [8, p. 4].

Para comprender la importancia del PDUL grosso modo basta con conocer sus principales contenidos, los cuales se refieren a: desarrollar la estructura urbana por ámbitos urbanos, distribuir las intensidades de los usos del suelo, enfatizar el diseño urbano para la configuración volumétrica de los ámbitos, identificar áreas que ameriten planes especiales. Así como, establecer programas de actuación del municipio en infraestructura, equipamiento y vivienda.

## 2. DESARROLLO

A continuación, se presentan diez propuestas sobre temas clave que podría examinar la autoridad urbanística municipal durante la formulación del próximo PDUL de Barquisimeto.

### 2.1. Considerar Acuerdos Internacionales

La agenda internacional es muy rica en iniciativas que aportan espacios para compartir experiencias y/o determinar metas en ejes temáticos fundamentales para el desarrollo de los territorios y de las ciudades. En tal sentido, la comunidad internacional se ha comprometido desde 2015 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) [9], los cuales permean la gestión del desarrollo en todos sus niveles territoriales (nacional, regional, local), o en sus dimensiones sectoriales (social, económica, ambiental). Objetivos que los gobiernos de las ciudades tienen el compromiso de alcanzar mediante la adopción de medidas concretas. Al respecto la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sostiene:

A tres años del inicio de la implementación de la Agenda 2030, América Latina y el Caribe enfrentan grandes desafíos. Más de la mitad de los países de la región cuentan con mecanismos nacionales de coordinación para la implementación y el seguimiento de dicha Agenda. La mayoría de estos mecanismos han designado a la institución de planificación como coordinadora o responsable técnica encargada de coordinar a los distintos sectores, convocar a los actores y definir las estrategias y alianzas para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), su monitoreo y la correspondiente rendición de cuenta [10, p. 58].

Para instrumentar este propósito, la CEPAL distribuye a través de su portal Web una guía metodológica como herramienta que facilita a los equipos de planificación nacionales o sub-

nacionales el logro de los ODS en sus ámbitos territoriales [10], promoviendo una amplia participación que contribuya con el análisis de problemas y el diseño de soluciones viables a través de las alianzas y la sinergia esenciales para avanzar hacia la sostenibilidad. Por ello, la integración de los ODS como parte de los objetivos del desarrollo urbano de Barquisimeto es un primer aspecto que debe abordar el nuevo PDUL para lo cual se cuenta con el aporte metodológico que gratuita y ampliamente distribuye la CEPAL.

En el caso de la agenda urbana, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible - HABITAT III - celebrada en Quito en el 2016 [11] determinó temas centrales a ser considerados por las ciudades a los fines de lograr el desarrollo sostenible, a través de procesos de urbanización planificados y gestionados. Con palabras de Dr. Joan Clos, Secretario General de la Conferencia, la importancia de la adopción de los principios y estrategias de desarrollo urbano que define esta Agenda por parte de las municipalidades se reconoce a continuación:

La Nueva Agenda Urbana incorpora un nuevo reconocimiento de la correlación entre la buena urbanización y el desarrollo. Subraya los vínculos entre la buena urbanización y la creación de empleo, las oportunidades de generar medios de subsistencia y la mejora de la calidad de vida, que deberían incluirse en todas las políticas y estrategias de renovación urbana. Esto pone aún más de relieve la conexión entre la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo 11, que trata de las ciudades y comunidades sostenibles [11, p. 8].

Esta Nueva Agenda Urbana fue adoptada *como un ideal colectivo y un compromiso político para promover y hacer realidad el desarrollo urbano sostenible* [11, p.10], de ahí, que sea ineludible para Barquisimeto sumarse a este reto histórico a través del diseño de objetivos y acciones concretas.

## 2.2. Rol de Barquisimeto en la Sub Región

El desarrollo sostenible de Barquisimeto exige evaluar el comportamiento del área metropolitana y de la subregión dado que ello tiene importantes repercusiones en el área urbana, no sólo en las evidentes demandas relativas a la vialidad y el transporte sino en términos de la requerida especialización funcional, así como, la atención de la demanda de vivienda y equipamientos urbanos. La zona Barquisimeto-Cabudare está integrada desde 1999 por estas dos localidades principales, sin embargo, en los últimos años se han fortalecido las relaciones diarias con Yaritagua, población del vecino estado Yaracuy, de modo que se presenta un importante movimiento de personas que residen en ésta ciudad y aprovechan las oportunidades de empleo y servicios especializados que ofrece Barquisimeto, generándose

una segunda ciudad dormitorio después de Cabudare.

Por otra parte, la consolidación de importantes vías ha intensificado las relaciones diarias entre Barquisimeto y la ciudad de Quíbor, en el vecino municipio Jiménez hacia el oeste; con Acarigua, en el Estado Portuguesa hacia el sur, con el eje Yaritagua-Chivacoa, en el estado Yaracuy hacia el este; con el eje Duaca-El Eneal en el municipio Crespo hacia el norte, configurándose una amplia mancha urbana que requiere de su análisis subregional. Para ello, podría promoverse la formulación de estudios y diseño de propuestas a través de una alianza entre las municipalidades, las gobernaciones de los Estados involucrados y la Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado, entre otras instituciones de educación superior. Esta dimensión de análisis podría abordar temas tales como:

- Oferta de nuevas áreas para el asentamiento de industrias y servicios industriales que demandan grandes superficies.
- Oferta de vivienda y equipamientos urbanos de bajo costo aprovechando la amplia disponibilidad de tierras urbanizables.
- Oferta de equipamientos especializados que exigen grandes espacios como terminales de pasajeros, mercados mayoristas.
- La posibilidad de integrar grandes parques con destacado valor escénico como zonas protectoras de ríos y de transición hacia las áreas agrícolas.
- Comunicaciones a través de la red vial y el servicio de ferrocarril.

Al ser considerado el desarrollo integralmente planificado en la sub-región, Barquisimeto como centro principal del sistema de ciudades podría fortalecer su especialización en la oferta de servicios del terciario superior, disminuir o estancar su extensión y lograr una mayor densificación, ganando mayor vitalidad funcional y calidad ambiental.

### 2.3. Integración de las Zonas de Barrios

En el 2005, el Plan Sectorial de Zonas de Barrios (PSZB) del área metropolitana Barquisimeto-Cabudare [12], estimaba que los asentamientos informales ocupaban 8.789 hectáreas que representaban el 28% de la superficie de la ciudad y concentraban 616.325 habitantes que constituían el 73% de su población, datos que permiten palpar su relevancia como parte de la zona urbana. El estudio de las 117 unidades espaciales que conforman los barrios incluyó el cálculo de los déficits de servicios de infraestructura, equipamientos urbanos y una evaluación de las intervenciones previstas en el PDUL vigente, estimando los

costos asociados, llegando a proponer medidas más modestas y viables para la adecuada conformación de los barrios y su integración a la ciudad.

Por otra parte, el Consejo Nacional de la Vivienda contrató la formulación de planes para algunas Unidades de Planificación Física y Unidades de Diseño Urbano cuyas contribuciones específicas deberían ser tomadas en cuenta, tanto más que tales aportes fueron alcanzados mediante relevantes procesos de participación de los residentes [13, p. 12]. Por su análisis aterrizado en sitio, la incorporación de la participación de los residentes, así como el criterio de moderación que privó en el diseño de sus proposiciones, se considera que el PSZB debe ser tomado en cuenta a la hora de la actualización o nueva formulación del PDUL.

#### 2.4. Incorporación de Transbarca

El sistema de transporte público masivo de Barquisimeto, TRANSBARCA, fue concebido a partir de un estudio concluido en 1997 por una consultora internacional mediante financiamiento del Fondo Nacional para el Transporte Urbano [14]. Posteriormente, la alcaldía de Iribarren formuló el proyecto presentado ante las autoridades nacionales que aprobaron los recursos para la ejecución de las obras a partir del 2005 a través del Fondo de Desarrollo País. Es así que, Barquisimeto cuenta con un sistema de transporte público parcialmente ejecutado y operativamente reorientado dada la sustitución de trolebuses por autobuses convencionales que, lamentablemente, aun no resuelve las necesidades de movilidad de su población en términos de calidad y eficiencia. TRANSBARCA fue concebido bajo la siguiente directriz:

El Sistema de Transporte Público Masivo persigue atender la creciente demanda del servicio de transporte público urbano en correspondencia con el modelo de ciudad contenido en el Plan de Desarrollo Urbano Local. Es un sistema de transporte superficial tronco alimentador, con unidades tipo trolebús para dar servicio a los corredores de mayor demanda de movilización (troncales), y autobuses convencionales para el conjunto de rutas secundarias (alimentadoras) [7, p. 104].

La adopción de un sistema de transporte público tronco alimentador permitiría optimizar los recorridos, racionalizar el uso de las vías de circulación y la integración con el uso del suelo, entre muchas otras ventajas. Además, el contexto internacional es rico en experiencias de movilidad urbana que privilegian el uso de la bicicleta y el tránsito peatonal como medios ecológicos y sostenibles. En términos generales, las demandas asociadas a la completa ejecución de TRANSBARCA implican que el PDUL debe atender los siguientes requerimientos:

- Actualización de los perfiles viales donde están previstos los canales de las vías troncales, como son las avenidas: Florencio Jiménez, Libertador, Rómulo Gallegos, Pedro León Torres, 20, Venezuela, Lara, Los Leones, Intercomunal Barquisimeto-Tamaca, entre otras, tanto para incluir los canales de circulación de los trolebuses, así como en lo relativo a la ampliación de aceras y su tratamiento arborizado.
- Incorporación de los terminales y estaciones de transferencia donde conectan las rutas troncales con las rutas alimentadoras. Estos terminales deberían ser concebidos como centros de usos múltiples, auténticos centros cívicos que potencien la oferta de servicios municipales a la población de sus ámbitos de influencia.
- Incorporación de una red de ciclo vías y/o paseos peatonales donde la densidad vehicular lo permita en atención a las secciones viales e incorporando importantes espacios públicos abiertos.

Este último aspecto relativo a la ampliación de la oferta de espacios públicos es una de las aspiraciones más relevantes por las que se lucha en las ciudades, según lo demuestra la Declaración de Santiago de Chile con ocasión de la Asamblea General de Ciudades del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano, CIDEU, en abril del año 2018:

... siendo el espacio público la parte más importante de la ciudad cuyo uso comparte toda la ciudadanía, es evidente que la mayor parte de ese espacio ha sido monopolizado por el automóvil en una proporción que no se corresponde con el porcentaje de traslados interurbanos realizados por los pobladores utilizando dicho medio automotriz. Para regenerar la ciudad necesitamos más transporte público, liberar más espacio público y urbanizar con más verde sistémico [15, p. 1].

## 2.5. Nuevos Centros de Actividad Económica

El protagonismo de las tecnologías de información, la robótica y la biotecnología, así como del conocimiento, el talento y la capacidad de innovar y aprender rápido, generan nuevas demandas de espacios urbanos, las nuevas industrias de carácter tecnológico reclaman espacios de coworking o laboratorios y no grandes galpones industriales con largas cadenas de producción. Por otra parte, la clásica segregación del uso del suelo está siendo seriamente cuestionada para fomentar precisamente lo contrario, la mezcla de usos complementarios que permitan dinamizar los sectores urbanos con variedad de actividades en un mismo espacio, de modo que la experiencia internacional promueve el desarrollo de centros de usos mixtos como distritos de innovación tecnológica.

Este concepto de mezcla de usos ha sido adoptado en Barquisimeto como idea rectora del

desarrollo del sector Triángulo del Este, el cual cuenta con un Plan Especial aprobado en el 2006 que lo define como un centro cívico cultural metropolitano motorizado por el Complejo Ferial, el Centro de Convenciones, el Pabellón de Exposiciones de la Flor de Venezuela y la sala de conciertos de la Orquesta Sinfónica de Lara. Hacia el sector oeste una tesis de grado de estudiantes de arquitectura, mostró el enorme potencial de aproximadamente 300 hectáreas entre el aeropuerto y la estación del ferrocarril, donde amplios terrenos de las instituciones de educación superior podrían albergar un interesante polígono de innovación al estilo de Medellín en Colombia y Barcelona en España. En palabras de sus autoras, en los siguientes términos se define esta propuesta [16]:

Es así como surge la idea de generar un Polígono de Innovación y Emprendimiento (P.I.E.M), un proyecto de renovación urbana, social y económica, que busca convertir un sector de la ciudad de Barquisimeto en una potencial centralidad de trabajo, que logre dotar de formalidad los nuevos emprendimientos a través de Centros de Innovación para formación de profesionales, aceleradoras de empresas y áreas de coworking, capaz de atraer a inversionistas nacionales e internacionales; vinculado con las más importantes universidades de la región y proponiendo nuevos espacios recreativos, modos de habitar, de movilidad y de vivir la ciudad... [16, p. 1].

Este concepto bien podría actualizar el desarrollo del Triángulo del Este, el cambio de uso propuesto para las Zonas Industriales 0 y 1 e, incluso, el propio centro histórico, así como el núcleo especializado en servicios de salud que se está desarrollando en Cabudare.

## 2.6. Revisar la Zonificación

Las variables urbanas definidas como parte de la zonificación del PDUL de Barquisimeto, se caracterizan por los elevados potenciales de construcción en muchos sectores de la ciudad lo que dispersa las nuevas inversiones, encarece la dotación de servicios de infraestructura y promueve el engorde de terrenos. Si bien en el actual PDUL se instrumentó el concepto de zonificación por bordes urbanos a fin de potenciar y afinar el desarrollo de las principales avenidas, lamentablemente, varias zonas aledañas compiten en términos de su potencial de desarrollo lo que limita el atractivo que deberían generar los mencionados bordes. Un ejemplo evidente es el caso de las Urbanizaciones Nueva Segovia y del Este cuyo desarrollo es el mismo establecido para la Avenida Lara, la cual merecía haber sido tratada como uno de los bordes urbanos con incentivos para su densificación.

En tal sentido, el nuevo PDUL tiene el reto de revisar los potenciales de desarrollo asignados en la zonificación a fin de promover los bordes urbanos como auténticos corredores de usos mixtos con alta capacidad de construcción y elevados parámetros de diseño, que los

constituyan en reales ejes dinamizadores del desarrollo urbano. Otro aspecto a revisar en la zonificación, son algunos cambios en la morfología de sectores que deberían ser derogados como, por ejemplo, la extensión de las aceras techadas, patrón típico del centro y extendidas hacia el este a partir de la calle 9 sobre la carrera 19, así como en la Avenida Morán donde prevalecen los retiros de frente.

## 2.7. Innovar en Cuanto a la Dotación de Equipamientos

La indiferencia de los residentes y de algunas autoridades que violan las variables urbanas, se ha traducido en las zonas de barrios en la ocupación de los terrenos preservados por el PDUL para nuevos equipamientos urbanos, es decir, los centros educativos, centros de salud y otros servicios que se demandan actualmente o se requerirán en el futuro. De modo que muchos de tales espacios se han convertido en sectores residenciales que suman nuevos habitantes, pero que restan oportunidades para la dotación de los equipamientos requeridos.

Las clásicas Normas de Equipamiento Urbano [17] que han regido por décadas la estimación y previsión de los equipamientos urbanos en Venezuela serían casi imposibles de aplicar, por lo cual, se considera que éstas normas deben ser actualizadas para diversificar las opciones, considerando, por ejemplo, la integración de equipamientos en un mismo lote, entre otras medidas que permitan brindar respuesta a las demandas ante la evidente escasez de oferta de terrenos. Por otra parte, la dotación de los equipamientos urbanos requeridos por sectores y de acuerdo a las etapas de ejecución del plan es una materia que debe formar parte de los planes de inversión de los órganos competentes y, particularmente, del programa de actuaciones urbanas y/o de los planes estratégicos de la ciudad.

## 2.8. Protección del Patrimonio Edificado

La protección del patrimonio edificado de las ciudades es un propósito compartido por toda comunidad orgullosa de su pasado, sin embargo, en Venezuela pareciera que poco se valora esta herencia cultural tangible y, por ello, cada vez con mayor frecuencia se observa el abandono de edificaciones o su demolición. El Instituto del Patrimonio Cultural realizó el Inventario del Patrimonio Cultural del Estado Lara, el cual incluye bienes tangibles e intangibles que deben ser objeto de preservación y puesta en valor. Por su parte el PDUL dedica un capítulo a las Áreas de Regulación Especial (ARE) [5], sin embargo, se considera que las previsiones ahí contenidas son insuficientes y que el PDUL debería abordar dos dimensiones:

- En primer lugar, establecer una regulación específica, diseñada cuadra por cuadra, edificio

por edificio, que permita la puesta en valor de la edificación existente y el aprovechamiento del resto de la parcela con la incorporación de nuevas edificaciones con una morfología y un uso que agregue valor al conjunto. Al respecto, el nuevo PDUL podría nutrirse del estudio para el Plan de Revitalización del Centro Histórico formulado por el Centro Jacinto Lara por encargo de la alcaldía de Iribarren en el 2007 [18].

- En segundo lugar, formular y ejecutar un Plan de Revitalización con enfoque estratégico que contribuya a la efectiva participación de los actores. Este plan se ocuparía de programas de dinamización social, cultural y económica, entre otras estrategias o acciones. Para ello, se cuenta como referencia con el Plan de Revitalización del Centro Histórico formulado en el 2005 como producto del Seminario Internacional de Revitalización de Centros Históricos de América Latina (SIRCHAL), contó con el apoyo de la cooperación técnica francesa y formó parte de la Agenda de PRODEBAR [7]. Este tipo de planes por su enfoque centrado en la gestión podría formar parte del Programa de Actuaciones Urbanísticas.

## 2.9. Programa de Actuaciones Urbanas o Planes Estratégicos

El Programa de Actuaciones Urbanas se define como el *conjunto de lineamientos, directrices y acciones priorizadas a corto, mediano y largo plazo dirigidas a orientar el desarrollo y satisfacer los requerimientos actuales y futuros de la población* [8, p. 15]. Incluye las actuaciones públicas y privadas a ejecutarse para el logro de la imagen objetivo según lo establece la Guía de Elaboración del PDUL.

Sin embargo, la experiencia internacional ha incorporado los planes estratégicos como instrumentos que definen las intervenciones urbanas durante un determinado período, y con base en una amplia concertación y compromiso de los actores. Estos planes a partir de una visión de ciudad, establecen ejes estratégicos que integran programas y proyectos específicos acordados de acuerdo a las necesidades, oportunidades y condiciones de viabilidad, así que superan el marco normativo del diseño del “debe ser” por el análisis estratégico que privilegia el “puede ser”. Los planes estratégicos urbanos han sido adoptados por muchas localidades, de hecho, el Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU) agrupa a 125 ciudades de 21 países que trabajan en red para mejorar la calidad de vida de más de 120 millones de personas, a través de procesos de planificación estratégica que fortalecen la gobernanza en las ciudades [18].

En Barquisimeto la experiencia del Programa para el Desarrollo Estratégico de Barquisimeto

(PRODEBAR) formulado para el período 2004-2008, es un interesante antecedente de la adopción de éste enfoque como instrumento de gestión urbana. Este plan, a partir de la interpretación del PDUL vigente, estableció cuatro centros productivos: centro, este, oeste y norte [7], integradores de programas y proyectos formulados para impulsar el desarrollo urbano bajo el siguiente objetivo:

Propiciar y ejecutar nuevas vías de gestión de proyectos estratégicos para Barquisimeto, con la participación de la inversión pública y privada, integradas en forma armónica y coherente al desarrollo económico y social del municipio y el país, bajo la rectoría del gobierno municipal y en coordinación con otros niveles de gobierno. [7, p. 23].

De tal modo, se considera que el Programa de Actuaciones Urbanas que debe formar parte del nuevo PDUL de Barquisimeto podría formularse, o complementarse, bajo la modalidad de los Planes Estratégicos Urbanos durante cada uno de los períodos de gobierno de las autoridades locales, a fin de comprometer a los actores involucrados con una agenda de gestión viable.

## 2.10. Del Plan Macro a Micro Planes

Ante la enorme extensión de Barquisimeto, mayor a 30 mil hectáreas considerando el área urbana y las zonas periféricas recientemente ocupadas, la complejidad de la ciudad y la exhaustividad e integralidad de las dimensiones sectoriales, se propone una estrategia de formulación del PDUL por sectores urbanos bajo las directrices de un plan macro general. Esta modalidad ha sido puesta en práctica en Bogotá, ciudad que cuenta con un Plan de Ordenación del Territorio y planes más específicos por sectores urbanos, cuya pertinencia puede apreciarse a continuación [20]:

... como consecuencia del tamaño de Bogotá, el POT determinó una serie de lineamientos y propuestas para toda la ciudad, pero dejó abierta la puerta para poder seguir planificando desde temas o zonas más pequeñas que hicieran posible llegar a un mayor detalle en identificación de oportunidades y problemas y, como respuesta, planear propuestas y normas acordes con las características específicas de cada lugar.

Las UPZ surgen como respuesta a esa determinación. Para este fin el POT divide la ciudad en 112 sectores más pequeños que las localidades y más grandes que los barrios, que corresponden a las Unidades de Planificación Zonal, UPZ [20, p. 27].

En tal sentido, el Plan Macro General de Barquisimeto instrumentaría en términos de zonificación y otros mecanismos las directrices del POU respecto a los siguientes aspectos: estructura urbana general, centralidades, ejes de usos mixtos, zonas industriales; equipamientos de ámbito general e intermedio y previsiones sobre la red vial principal arterial y colectora, así como de transporte público. Asimismo, los planes por sector tratarían los

siguientes aspectos: equipamientos de ámbito primario; red vial secundaria o vías locales; estructura urbana por sectores y la determinación de pautas de diseño urbano. Para instrumentar estos planes por sector pueden considerarse los ámbitos primarios e intermedios definidos para el PDUL vigente como parte de los macro-sectores bajo los cuales se dividió la ciudad y, por otra parte, tomar en cuenta las unidades que integran los asentamientos informales definidas por el Plan Sectorial de Zonas de Barrios.

### 3. CONCLUSIONES

El Plan de Desarrollo Urbano Local de Barquisimeto existente, ha cumplido con el período para el cual fue diseñado, por lo que requiere su actualización o sustitución por un nuevo plan que atienda las perspectivas de desarrollo de la ciudad para los próximos veinte años. El nuevo PDUL tendrá el reto de considerar los cambios generados en la dinámica urbana y estimar los futuros escenarios que definirán las fuerzas sociales, políticas y económicas que dejarán su huella en el territorio, para lo cual cuenta con importantes aportes que ofrecen la experiencia internacional y, particularmente, los acuerdos que fundamentan una nueva agenda urbana y el desarrollo sostenible. De modo que el presente trabajo aporta algunas consideraciones a tomar en cuenta por el equipo de planificación que las autoridades municipales encarguen para el abordaje del nuevo PDUL, ideas que han sido recabadas en diversos estudios o planes formulados para la ciudad.

Son diez los temas tratados: considerar los acuerdos internacionales, el rol de Barquisimeto en la subregión, la integración de las zonas de barrios, la incorporación de TRANSBARCA, nuevos centros de empleo, revisar la zonificación, innovar en cuanto a equipamientos, protección del patrimonio edificado, programas de actuaciones urbanas bajo la perspectiva de los planes estratégicos y, finalmente, la estrategia de instrumentar el plan macro con micro planes. Estos temas bien pueden constituir líneas de investigación en las universidades a fin de contribuir con su apropiado enfoque por parte de la autoridad municipal, además de ser objeto de discusión entre los actores urbanos mediante procesos de participación a los fines de acordar compromisos y alianzas estratégicas.

### 4. REFERENCIAS

- [1] Ministerio del Poder Popular de Economía y Finanzas, «Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular», N° 6.148, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Extraordinario, 18-nov-2014, Venezuela, 2014
- [2] Asamblea Nacional de Venezuela, «Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio», N° 3.238, Gaceta Oficial de la República de Venezuela, Extraordinario, 11-ago-1983,

Venezuela, 1983

- [3] Congreso de la República de Venezuela, «Ley Orgánica de Ordenación Urbanística», N° 33.868, Gaceta Oficial de la República de Venezuela, Extraordinario, 16-dic-1987. Capítulo II. De la Planificación Urbanística Nacional, Venezuela, 1987
- [4] Concejo Municipal de Iribarren, «Plan de Ordenación Urbanística Barquisimeto Cabudare», N° 5.316, Gaceta Oficial de la República de Venezuela, Extraordinario, 23-mar-1999, Venezuela, 1999
- [5] 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
- [6] Instituto Nacional de Estadística. XIV «Censo Nacional de Población y Vivienda. Resultados por Entidad Federal y Municipio del Estado Lara», Venezuela, 2014
- [7] G. Puleo, «Barquisimeto 2004-2008. Experiencia de una gestión urbana transformadora». Alcaldía del Municipio Iribarren, Cámara Inmobiliaria del Estado Lara», Barquisimeto, Venezuela, 2008
- [8] Ministerio de Infraestructura, «Guía de Elaboración del Plan de Desarrollo Urbano Local», Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 33.888, de fecha 1 marzo de 2004. Documento editado por la Fundación para el Desarrollo de la Región Centro Occidental de Venezuela (FUDECO), Barquisimeto, 2004
- [9] PNUD, «Objetivos de Desarrollo Sostenible». Disponible en: <http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>
- [10] CEPAL, «Guía Metodológica: Planificación para la implementación de la Agenda 2030 en América Latina y el Caribe», Disponible en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/43963-guia-metodologica-planificacion-la-implementacion-la-agenda-2030-america-latina>, Naciones Unidas, Santiago, Chile, 2018
- [11] Naciones Unidas, «La Nueva Agenda Urbana», Conferencia Hábitat III, Naciones Unidas, Quito, Ecuador, 2017
- [12] Centro Jacinto Lara S.A. «Plan Sectorial para la Habilitación Física como Base para la Habilitación Integral de las Zonas de Barrios del Área Metropolitana Barquisimeto Cabudare. Fase 1: Barquisimeto. Documento Síntesis», Preparado para el CONAVI. Barquisimeto, Venezuela, 2005
- [13] C. Jiménez, M. Rivas y J. Rodríguez. «Habilitación Física de Barrios en Venezuela (1999-2005): Análisis desde el Enfoque de Capacidades y la Crítica a la Racionalidad Instrumental». Universidad Simón Bolívar. *Semana Internacional de Investigación*, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela, 2008
- [14] Post, Buckley Internacional, Inc. «Estudio de Transporte Público Urbano para el Área Metropolitana de Barquisimeto, Informe sobre Proyecto Demostrativo Fase IV – Versión Final», Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Fondo Nacional de Transporte Urbano – FONTUR, Venezuela, 1997
- [15] CIDEU. «Declaración de Santiago de Chile», Asamblea General de Ciudades del CIDEU, Disponible en: <http://eventos.cideu.org/congresosantiago/>, Santiago, Chile, 2018
- [16] A. Hernández y O. Puleo, «Polígono de Innovación y Emprendimiento en el Centro Productivo del Oeste de Barquisimeto, Estado Lara, Venezuela», Barquisimeto, Venezuela, 2018

- [17] Ministerio de Desarrollo Urbano, «Normas para Equipamiento Urbano», Gaceta Oficial de la República de Venezuela, Número 151, 14-ago-1985, Venezuela, 1985
- [18] Alcaldía de Iribarren y Centro Jacinto Lara S.A. «Plan de Revitalización del Centro Histórico», Barquisimeto, Venezuela, 2007
- [19] CIDEU. Disponible en: <http://www.cideu.org/miembros>, 2018
- [20] Alcaldía Mayor de Bogotá, «UPZ 72 / Bolivia. Acuerdos para construir ciudad», Cartillas Pedagógicas del POT, Bogotá, Colombia, 2006