www.flacsoandes.edu.ec

CIUDADES

Volúmen 7

Arturo Almandoz
Editor

Caracas,
de la metrópoli súbita a la meca roja

OLACCHI
Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos

Editor general
Fernando Carrión

Coordinador editorial
Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial
Fernando Carrión
Michael Cohen
Pedro Pírez
Alfredo Rodríguez
Manuel Dammert G.

Diseño y diagramación
Antonio Mena

Edición de estilo:
Alejo Romano
Ana Aulestia

Impresión
V&M Gráficas

ISBN: 978-9978-370-29-2
© OLACCHI
El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas
Tel.: (593-2) 2462 739
olacchi@olacchi.org
www.olacchi.org
Quito, Ecuador
Primera edición: diciembre de 2012

Contenido

Presentación 7

Introducción
Caracas, entre la ciudad guzmancista
y la metrópoli revolucionaria 9
Arturo Almandoz

I. Desarrollismo, metropolitanización y modernidad

Modernidades alternas del urbanismo caraqueño:
Territorio, arquitectura y espacio urbano 29
Lorenzo González Casas

Caracas, modernidad y escala urbana:
Una aproximación interdisciplinaria 73
Nancy Dembo, José Rosas e Iván González V.

Modernidad urbanística y
Nuevo Ideal Nacional 95
Arturo Almandoz

II. De la Venezuela saudita al Caracazo

Desarrollo urbano y vivienda:
La desordenada evolución hacia un país de metrópolis . . . 105
Víctor Fossi Belloso

Del sistema de ciudades venezolano 127
Marco Negrón

Caracas: De la Colonia al socialismo del siglo XXI. Espacio, clase social y movimientos ciudadanos 155
María Pilar García-Guadilla

III. Hacia la Caracas roja

Espacio y dinámica de la ciudad violenta 199
Silverio González Téllez

Caracas: Su sistema de transporte y movilidad 213
Josefina Mundó Tejada

El crecimiento urbano y la pérdida de los valores ambientales 235
Rosa María Chacón

La cultura constructiva informal y la transformación de los barrios caraqueños 263
Iris Rosas Meza

Espacio, revolución y resistencia: Lugares ordinarios y eventos extraordinarios en Caracas 285
Clara Irazábal y John Foley

Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria[1]

Nancy Dembo, José Rosas e Iván González V.*

No siempre ha sidoevidente
que la arquitectura y la ciudad
tuviesen una estrecha relación ni
que la construcción de la ciudad,
su definición,pasase a través de
sus arquitecturas.

Solá-Morales i Rubio (2002: 23).

Nadie cuestionaría la condición actual de metrópoli que tiene la ciudad de Caracas[2]. Así lo afirman los estudios vinculados al análisis de la evolución y crecimiento de esta ciudad capital, soportados con frecuencia en la correlación entre los incrementos demográficos –que adquieren un ritmo elevado con el comienzo de siglo

1 Publicado originalmente en *Tharsis*, Año 8, Vol. 5, N.° 16: 95-113. Se agradece a la revista al permitir la reproducción parcial. El presente texto es una versión revisada de Dembo, Rosas y González V. (2004).

* Nancy Dembo es profesora asociada de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas. Dirección electrónica: nancydem1@gmail.com.
José Rosas es profesor titular de la Pontificia Universidad Católica (PUC) de Chile, Santiago. Dirección electrónica: jrosas@uc.cl.
Iván González V. es profesor asistente de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas. Dirección electrónica: gonvis@gmail.com.

2 La población del área metropolitana de Caracas es de 3 354 197 habitantes y su extensión, de 777 km², según la Oficina Central de Estadística e Informática (OCEI) de la república de Venezuela.

XX– y las correspondientes formas de urbanización que estos aumentos poblacionales han demandado en el territorio[3]. Esta orientación suele privilegiar los aspectos cuantitativos del análisis, que, si bien son fundamentales, relegan a un plano secundario el papel cualitativo de la arquitectura e ingeniería en el proceso de transformación de una ciudad tradicional, de origen colonial, en un sistema metropolitano. Este ensayo aspira retomar el rol de estas disciplinas en la configuración de los signos de capitalidad y en las transformaciones radicales en el uso de la ciudad, por considerar que esta perspectiva, que conjuga las visiones urbana, arquitectónica e ingenieril, puede ser relevante para la comprensión histórico-urbana de Caracas, no solo como metrópoli, sino además como ciudad moderna.

En un período en que muchas ciudades latinoamericanas iniciaban procesos de modernización de sus capitales, con las dificultades que su inercia decimonónica les introducía, Caracas, que no había tenido en estricto sentido una etapa muy marcada en esa línea y con una estructura urbana y sociedad lábil al cambio, asumió un esfuerzo de modernización digno de ser estudiado. La visión que proponemos aspira reconstruir una realidad física tridimensional que permite indagar sobre el profundo cambio de escala y las lógicas de crecimiento, fundamentales para la comprensión de esta transformación urbanístico-arquitectónica que tiene lugar entre finales de los años treinta y cincuenta en la capital venezolana.

3 En este sentido, Almandoz (2002: 4-5) afirma: "Desde el punto de vista demográfico, Venezuela ciertamente experimentó uno de los más rápidos e intensos procesos de urbanización a lo largo del siglo XX: de una proporción de población urbana del 15% en 1926, se pasó al 53,3% en 1950 y al 76,7% en 1971, por solo citar tres momentos clave de una curva que en países como Inglaterra, Alemania y Estados Unidos tomó más de un siglo". Como dato adicional, que permite apoyar el crecimiento de la capital a partir de la década de 1930, podemos añadir que para 1936 "Venezuela contaba con 3 340 849 habitantes" (Vallmitjana, 1991: 13), número que se asemeja a los habitantes de la capital caraqueña hoy en día (véase la nota 4). Por último, mencionaremos el estudio de Juan José Martín Frechilla (1994) titulado *Planes, planos y proyectos para Venezuela, 1908-1958*, cuyo exhaustivo apoyo documental soporta también esta tesis (véase el capítulo titulado "Caracas entre la renovación y el ensanche").

Vale decir que dicho cambio de escala se posibilitó con la aparición del petróleo a finales de la década de 1920; su dimensión y naturaleza impactó a todos los sectores productivos y exigió, en los ámbitos arquitectónico, urbanístico y de la ingeniería, respuestas concordantes con la nueva realidad. En consecuencia, el paisaje urbano de Caracas se vio transformado por operaciones de infraestructura de gran envergadura, nuevos espacios urbanos y ambiciosas propuestas arquitectónicas, tanto desde el punto de vista espacial como estructural. Los patrones de organización de esta ciudad emergente pueden, entonces, ser vistos como el producto de una actividad de naturaleza interdisciplinaria que intentaremos plasmar a través de tres temas: la estructura urbana y la lógica de su expansión, el papel de la infraestructura y la construcción de una nueva imagen de la ciudad, y, por último, el papel de la arquitectura moderna.

La estructura urbana y la lógica de su expansión

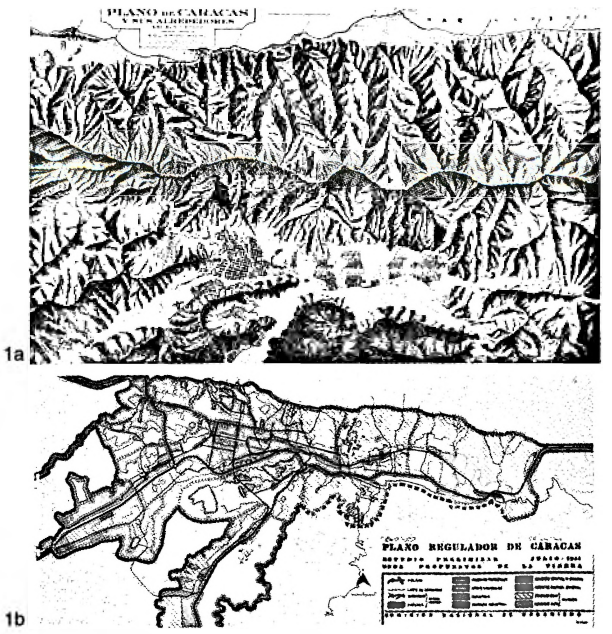
Desde su fundación hasta prácticamente 1906, Caracas se desarrolla dentro del mismo territorio de la colonia y sobre la base de la trama de cuadrícula. Es solo a partir de 1934 que las fases de urbanización del valle se caracterizan por procesos simultáneos de extensión y densificación que impondrán la necesidad de un programa que se concretará, finalmente, en el Plano Regulador de 1951[4]. Un intento de lectura de los planos producidos durante el período en cuestión nos permite develar cómo la relación entre la periferia y la trama fundacional fue definiendo la lógica de expansión de la ciudad capital bajo diversas ópticas.

Como antecedente, resulta revelador el plano de Ricardo Razetti de 1929, en el que la presencia de dos representaciones en diferentes escalas confirman una visión radio-concéntrica de Caracas rodeada de

4 El Plano Regulador surgió como un instrumento base para la zonificación de la ciudad, en vista de la necesidad de un ordenamiento, del aumento de población, de la escasez de espacios de recreación, de la desorganización de usos y de la dispersión de la administración pública.

un territorio, otrora espacio rural, conformado por núcleos periféricos contrapuestos a la ciudad-madre[5]. Cinco años después, en 1934, Eduardo Röhl, con un enfoque diferente, muestra por primera vez el encaje de la ciudad existente en el marco geográfico, incluyendo las costas del Caribe y dando escala y sentido a lo que será su desarrollo posterior. Röhl sugiere una ciudad con una configuración lineal, tanto en el inte-

Imagen 1. Planos de Caracas, 1929-1951



Fuente: 1a: De Sola (1967: 154); 1b:Vallmitjana *et ál.* (1991: 112).

5 El plano de Razetti de 1929 representa a la ciudad de Caracas en dos escalas: una, en 1:10.000, en la que se muestra la ciudad fundacional y el crecimiento que había tenido hasta ese año, salvo los ensanches ocurridos hasta ese entonces; en un recuadro aparte, a una escala mayor, está lo que él denomina "Plano de Caracas i las Parroquias foráneas", entre las cuales se incluyen Catia, La Vega, El Valle, Sabana Grande, Chacao, Dos Caminos, Los Chorros y Petare.

rior del valle como en su frente costero, con la aparición de La Guaira y Macuto como parte del área de influencia de la capital, a cuya estructura denomina "los alrededores de Caracas" (Imagen 1a).

El dibujo de Röhl, basado en una fotografía aérea, muestra todas las posibilidades de expansión, dentro del valle y las montañas, de lo que será la Caracas metropolitana luego de la transgresión de los límites del pequeño poblado fundacional. Los nuevos asentamientos que Röhl registra se organizan de manera autónoma a la ciudad fundacional. En efecto, como se observa en el plano, ya en 1934 se evidencia un conjunto bastante extenso de actividades situadas en la periferia de la ciudad, que no alcanzan la urbanización completa del suelo rural o natural, pero que evidencian zonas de dispersión urbana y actividades diferentes a los usos en el sector central. El reconocimiento de tales lugares determina no solo una nueva escala de comprensión de la estructura urbana, sino que, además, ofrece nuevas lógicas de organización de la ciudad.

En 1939, Maurice Rotival presenta el plano base para los estudios preliminares de lo que será su proyecto posterior. La actuación urbanística en el centro y la lógica de infraestructuras viales para el valle y sus alrededores nos confirman la visión de una capital monumentalizada en su núcleo fundacional y de nuevos asentamientos periféricos. De hecho, con su propuesta reafirma la importancia que adquiere la vialidad entre un área central modernizada y las nuevas periferias urbanas que se agregan y que se sugieren opuestas a la densidad e intensidad de uso metropolitano del centro. En efecto, el plano de la circulación futura con las nuevas avenidas y calles que propone Rotival presenta la sustitución del orden bidireccional de la trama fundacional, que se había desarrollado durante casi cuarenta años, por un eje lineal de dirección este-oeste; el cual se vincula a las periferias urbanas a través de un sistema de vías jerarquizadas que se apoyan en el establecimiento de rotondas o nodos de articulación como mecanismo para hilvanar fragmentos dispersos en el territorio.

El diseño de otra ciudad distinta a la trama originaria queda totalmente confirmado en la noción haussmanniana de demolición de un importante conjunto de manzanas del centro fundacional y en la

introducción de una serie de diagonales que, siguiendo el ejemplo de otras ciudades importantes, establece una escala regional de conexión entre el centro y las periferias. Sin embargo, a diferencia de la lógica con la que se plantea la trama de cuadrícula de la ciudad fundacional, la estructura urbana que se genera a partir del plan de Rotival de 1939, lejos de ser organizadora de la totalidad en que opera, como era su intención original[6], detonará en un desarrollo por agregación de grandes paños agrícolas aislados, que se vinculan a ejes de dirección este-oeste, que tienen fronteras violentas en su relación o tejido con sus bordes inmediatos y que generan, con ello, discontinuidades y fricciones en el encuentro de sus tramas y elementos[7]. El plan no contempla la continuación de la ciudad a través de la extensión de la cuadrícula, sino la creación de un nuevo centro urbano inscrito en el trazado fundacional y cuya extensión se realizará a partir de operaciones de infraestructura viaria que posibiliten la conexión de dicho centro urbano con las nuevas urbanizaciones en la periferia.

Como parte de la gestión de la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU)[8] se produce, en 1951, avalado por Francis Violich, Maurice Rotival y José Luis Sert, el Plano Regulador de Caracas (Imagen 1b). Esta representación, más abstracta que las anteriores, orienta de manera definitiva una estructura urbana de crecimiento lineal y desarrollo suburbano de la ciudad, principalmente hacia el este. Rotival, en cierta medida, acepta con esta nueva propuesta la configuración de una estructura urbana organizada a partir de un centro principal y unos nuevos núcleos que se localizan en el valle y se vinculan a él por un sistema de movilidad intenso. Con el nuevo eje monumental se confirma la expansión de la ciudad en el valle y el reconocimiento de nuevas periferias satélites a este.

6 "Para Rotival, el proyecto no debía ser un producto arbitrario sino el resultado de acatar un orden preestablecido, de respetar una serie de principios decretados con anterioridad a la práctica. Este orden es, sobre todo, de carácter formal: una disposición geométrica, disciplinada y armoniosa de las partes" (Jaua, 1991: 133).

7 Como bien puede deducirse de la confrontación entre los planos de Rotival de 1939 y 1951.

8 La CNU fue creada el 10 de agosto de 1946 (Martín Frechilla, 1991: 97).

En respuesta a estos criterios, urbanizadores como Luis Roche y Juan Bernardo Arismendi se enrolaron en la tarea de desarrollar, en haciendas aledañas a Caracas, núcleos de nuevas urbanizaciones en los que predominaba la "vivienda unifamiliar aislada", la semilla moderna para cultivar la ciudad. Los nuevos urbanismos, planteados aún como paños, no se comunican entre sí. Las quebradas norte-sur, que los definen, las separan; se comunican solo en su extremo sur, a lo largo de lo que será, en los años siguientes, la avenida Francisco de Miranda. El aislamiento, propuesto por estas urbanizaciones como estrategia de crecimiento, produce un ordenamiento de la periferia sobre la base de la disgregación.

A partir de mediados de los 50, la ciudad incorpora todo el sistema de colinas al sudeste. Esta expansión responde ineludiblemente a la geografía accidentada del valle de Caracas, que condicionará y determinará las lógicas de la planificación urbanística, su infraestructura y los proyectos de arquitectura propuestos[9].

De esta sucesión de planos que hemos reseñado y que involucra los planes de extensión y ocupación de la metrópoli, se puede concluir que todos apuntan a configurar una estructura urbana y una lógica que se caracteriza por: a) la ocupación total del valle de Caracas; b) la consideración del valle y los potenciales del marco geográfico en que encaja, incluyendo su desarrollo hacia el litoral costero al norte y los valles transversales hacia el sudeste; c) la consolidación de un centro principal en lo que era la ciudad de 1934 y la extensión de esta hacia periferias suburbanas residenciales y núcleos de equipamiento especializado; y d) la importancia de una infraestructura vial que permita la lógica de extensión esbozada.

9 El plano de 1954, "Plano de Caracas y sus alrededores", elaborado por Walter Troiani y Gustavo Pastorelli, amplía aún más la visión del valle, especialmente hacia el sur.

El papel de la infraestructura y la construcción de una nueva imagen de la ciudad

De los planos antes descritos, podemos confirmar que la geografía de Caracas era un territorio expectante de cualquier futura expansión y proceso de formalización. Los crecimientos sucesivos muestran una forma totalizadora de apropiación del valle[10] con dos implicaciones fundamentales: por una parte, la confirmación de que las vías rápidas determinarían de manera contundente la forma urbana; por otra, la celebración de la urbanización como forma única, distinta y autónoma, orientadora de la organización territorial.

Es importante acotar que Caracas, a diferencia de otras ciudades del continente e incluso de las grandes capitales europeas y americanas en el siglo XIX, no tuvo el desarrollo de infraestructuras de servicios que la transformaran[11]. Este proceso se da solo a partir de 1930 con un terreno prácticamente virgen y apto para acoger los lineamientos derivados del urbanismo moderno; fue la infraestructura viaria el medio de colonización y conquista del valle principal hacia el este y los valles secundarios a ocupar. Esta operación, principalmente destinada a solucionar el problema del transporte, privilegió exclusivamente el movimiento y fomentó la independencia de las nuevas urbanizaciones que se conectaban a este sistema. En consecuencia, veremos surgir las grandes obras de vialidad ajenas al tema del trazado de las obras de servicios de las nuevas urbanizaciones, lo que explica el desarrollo autónomo y la condición de aislamiento, poco frecuente, a la que usualmente conllevan estas intervenciones.

10 Mientras el negocio inmobiliario prosperaba, la afirmación de Luis Roche de que "la capital acabará por llenar la totalidad del valle" se iba cumpliendo y generando problemas de administración del espacio físico, de saneamiento y vivienda de enormes proporciones (Martín Frechilla, 1994: 323).

11 Algunos intentos por ocuparse del desarrollo de infraestructuras de servicios, en términos de los problemas de aguas de la ciudad de Caracas, pueden identificarse en las iniciativas de Centeno Grau (1914), Herrera Umérez (1927) y Edgar Pardo Stolk (1934) (Martín Frechilla, 1991:75-76).

Por otra parte, las actividades comerciales y residenciales siguieron un proceso creciente de desplazamiento de usos del centro fundacional hacia las periferias, en las que el bajo costo del suelo fue un factor determinante, lo que justificó aún más la red de infraestructura vial. Como consecuencia, todo ello contribuyó a incrementar la fragilidad de los suelos rurales, forestales o naturales y la ocupación de los paños por actividades urbanas que exigieron, decididamente, una solución a la movilidad más intensa entre el centro tradicional y estos nuevos núcleos, como bien lo ilustra el croquis sobre la estructura urbana de Caracas, realizado por Rotival en 1959[12].

En una primera fase, la infraestructura viaria tendió espontáneamente a urbanizar el valle en dirección oeste-este, siguiendo la orientación del sistema ferroviario, inicialmente con una baja densidad de ocupación, y configurando un corredor natural de desarrollo urbano. Esta iniciativa, reflejada en el Plan de Urbanismo de Caracas adelantado por el Ministerio de Obras Públicas, contará en 1939 con la asesoría de Maurice Rotival, a raíz de lo cual se produce el plano base para los estudios preliminares de lo que será su proyecto posterior. En dicha propuesta se consolida la idea de una "vía triunfal"[13] representada por la avenida Bolívar, llamada a caracterizar la metrópoli moderna. El ensamblaje de esta arteria central con el resto de la ciudad, especialmente hacia las periferias que se anexan, estaría resuelto a través de la segregación de las distintas vías de transporte; su recorrido, de 2 200 metros (diez manzanas), significó un intento importante por otorgar a la ciudad el carácter monumental contemplado en los planes iniciales.

Luego, en una segunda fase (Imagen 1b), esta infraestructura inicial es sustituida por una importante red vial que define una nueva estructura urbana paralela a la anterior; de este modo, el eje central del valle se desplaza definitivamente hacia el sur del sistema ferroviario, utilizando como nuevo espacio corredor la caja del río Guaire. Es así como este

12 Croquis de Rotival sobre la estructura urbana de Caracas, 1959 (Vallmitjana *et ál.*, 1991: 150)

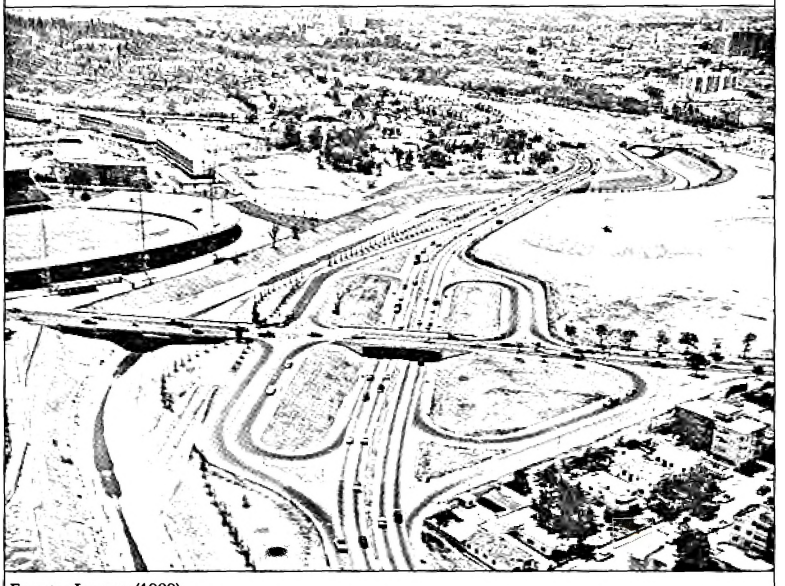
13 Término utilizado por Rotival en 1935 en su artículo "Les grands ensembles", citado por Hernández (1991).

recorrido fluvial, que se extiende a lo largo de todo el valle, por su condición central y por la disponibilidad de suelo en sus márgenes, se convertiría en el espacio más vital, a gran escala, para acoger las necesidades de transporte.

Confirmado el auge del automóvil como principal medio de transporte, la red de autopistas y grandes avenidas, que comienza con el Plan Vial de 1951[14], transforma en muy pocos años toda la estructura de la ciudad. Con un sistema de distribuidores se modifican las tramas para conectar los nuevos prototipos de ciudad moderna y los nuevos subcentros urbanos. En 1953 se inaugura la primera etapa de la autopista del Este (Fotografía 1), que, siguiendo el rumbo marcado por el río Guaire, uniría el centro de la ciudad con el este. Con la incorporación de distribuidores de tránsito, pasos de dos niveles, puentes y viaductos, la autopista representaría el avance y el desarrollo de la ingeniería vial en Venezuela. Concebida como parte de un sistema que abriría un circuito perimetral alrededor de Caracas, permitiría la vinculación expedita al mar, al occidente y al oriente del país. Esta obra de infraestructura constituyó la propuesta más ambiciosa del Plan Vial de 1951 y el definitivo entendimiento de la capital como una metrópoli moderna, lo que señalaba una relación espacio-tiempo distinta a la convencional pautada en la ciudad tradicional. Además de su carácter urbano y funcional, la autopista es un recorrido de espectacular sentido plástico a través de la cual es posible dominar la geografía de la ciudad, divisando hitos de la arquitectura moderna tales como la Ciudad Universitaria (Fotografía 2) o la Plaza Venezuela (Langue, 1999).

14 En el espíritu de la CNU, un grupo de arquitectos conducidos por Francis Violich asumió el reto, en 1951, de estructurar el plan de desarrollo urbano para la ciudad de Caracas. Las grandes transformaciones, el crecimiento hacia el este y el cambio de escala exigían ya entonces una infraestructura vial que permitiera el funcionamiento global para la futura ciudad; es así como se produce el primer plan vial realizado para la capital. La comunicación oeste-este adquiriría la prioridad y se convertiría en una suerte de vasos comunicantes que agilizarían el tránsito de la ciudad con aspiraciones modernas (Langue, 1999).

Fotografía 1. Autopista del Este. Distribuidor Plaza Venezuela



Fuente: Langue (1999).

Otra de las intervenciones que ilustra la importante transformación de la ciudad durante la década de los cincuenta es la avenida Urdaneta, un asombroso esfuerzo urbanístico desarrollado en una zona de alta densidad y de reconocida tradición y que confirma a la vialidad como medio de determinación de la forma urbana. Construida en 1953, su realización convirtió pequeñas callejuelas en una vía de 26 metros de ancho con tres canales de circulación en cada sentido (Langue, 1999). Sus dos kilómetros de longitud exigieron la instalación paralela de tuberías para cloacas, acueductos, sistemas de suministro de luz y cableado telefónico, reafirmando la conveniencia de asociar la vialidad y la infraestructura de servicios. Por otra parte, en este inevitable proceso de expansión de la ciudad, la necesidad de las conexiones con el puerto y el aeropuerto, situados en el Litoral Central, exigieron la construcción de la autopista

Caracas-La Guaira, una de las obras de ingeniería más importantes de dicho período[15].

El gran número de carreteras, autopistas y viaductos construidos durante la década de los cincuenta en todo el territorio nacional muestran, además de osadas estructuras de soporte, tecnologías importadas de avanzada en su construcción[16], ya que nuestro desarrollo tecnológico, en comparación a otras latitudes, aún resultaba precario. Es el caso de la autopista del este y de los viaductos de la autopista Caracas-La Guaira, antes mencionados. En ambas podemos apreciar un despliegue importante de elementos prefabricados y pretensados que permiten satisfacer las exigencias del recorrido y los retos asociados al tema de las grandes luces. Estas experiencias se extrapolaron luego al ámbito de la construcción de edificaciones, como bien lo demuestra el énfasis otorgado al tema del diseño estructural en la arquitectura del período en estudio.

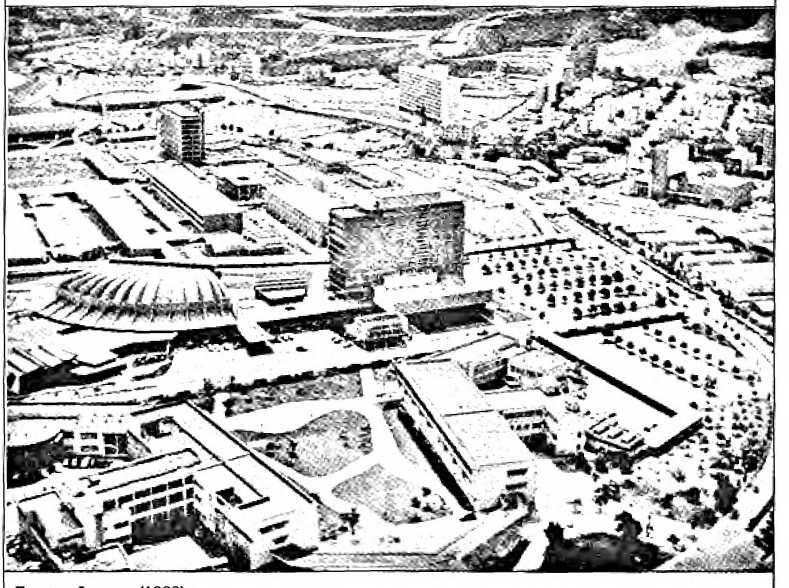
Esta importante red vial comienza, en los años sesenta, a convertirse en el aspecto más característico y significativo de nuestro urbanismo. Las autopistas se superponen a la ciudad con leyes propias, ocupan terrenos significativos y los limitan a una sola función (Vegas y González V., 2000). Su presencia reforzará en definitiva el papel de la infraestructura viaria a lo largo del río Guaire y la escasa interconexión de estos sistemas segregados con las áreas adyacentes.

Más allá del tema de la vialidad, la segunda implicación de la ocupación del valle será la urbanización como forma única, distinta y autónoma, y estará acompañada por las propuestas arquitectónicas que se incorporan como elemento fundamental de identidad de estos nuevos subcentros.

15 La difícil geografía con la que se enfrenta el trazado de la autopista Caracas-La Guaira (atraviesa terrenos muy quebrados) obligó a construir dos túneles de 1 800 y 460 metros, respectivamente, y tres viaductos sobre la quebrada de Tacagua. El viaducto N.° 1 es de 302 metros de longitud, con un arco central de 152 metros, uno de los más grandes de América en concreto y el quinto en extensión en el mundo (Langue, 1999).

16 Como los sistemas de pretensado de Freissinet (Francia) y Morandi (Italia).

Fotografía 2. Ciudad Universitaria de Caracas



Fuente: Langue (1999).

Los procesos de reurbanización como El Silencio[17] (1945), en el que Villanueva logra adaptar el tejido de la ciudad tradicional a las propuestas modernas insertando un conjunto de viviendas multifamiliares y comercios configurados en cuadras de fachada continua, serán abandonados para dar paso a un urbanismo que adapta sus redes a la geografía y en el que se privilegia al edificio aislado que dicta la pauta, lo que otorga a la arquitectura un objetivo formal: ser norma para emular.

En este sentido, la primera intervención de gran envergadura fue el Centro Simón Bolívar y la reconexión vial subterránea que permite el paso entre la avenida Bolívar y la urbanización El Silencio (Fotografía 3). Esta obra, de Cipriano Domínguez, otorga a la ciudad una nueva imagen ícono que la posiciona como capital en el mundo, a través de

17 Ubicado como remate oeste de la avenida Bolívar.

las dos torres de 25 pisos que sirven de remate a este eje monumental. Esta arteria vial dejará abierta la extensión de la metrópoli hacia el este, lo que permitirá desarrollar la gran escala que este territorio ofrecía a las nuevas urbanizaciones.

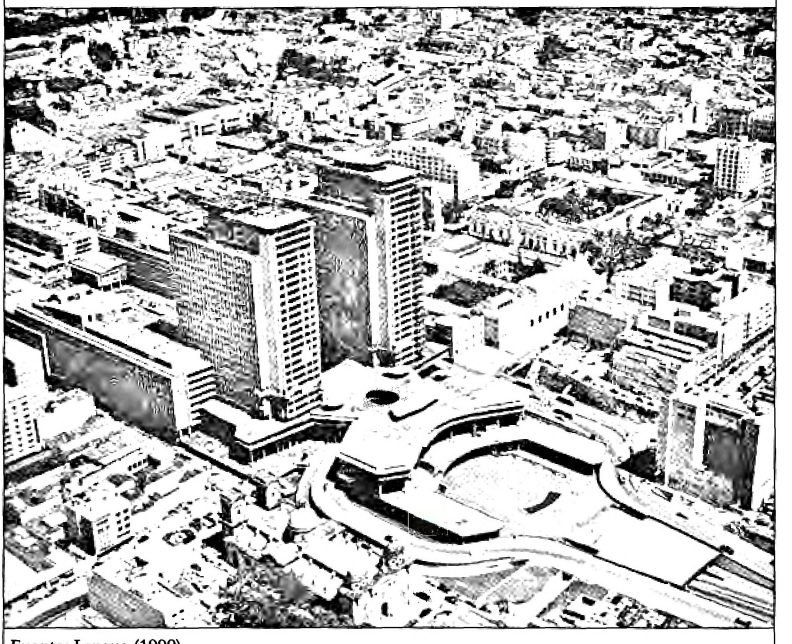
Es así como irán apareciendo las nuevas estructuras urbanas y los nuevos espacios públicos, cada uno de ellos con imagen, trama y orden propios[18]; la conexión entre ellos se extenderá en sentido oeste-este. La centralidad se concretará a través de un espacio público, una plaza que se establece como un hecho urbano determinante del desarrollo, forma y carácter de la urbanización emergente. Con ese criterio surge la plaza Venezuela, una gran fuente monumental cuya escala urbana está determinada por la introducción del automóvil y que incorpora la condición geográfica al espacio público. Prevista como un nodo o rotonda en el plan urbano vial de 1951, se muestra como una puerta de acceso hacia el este y como un centro de expansión que representa un polo de desarrollo cívico, comercial, inmobiliario y cultural, propio del cambio de escala de la ciudad moderna.

La idea de totalidad esbozada en el Plano Regulador solo es ofertada por las infraestructuras de vialidad que en la gran escala constituyen la estructura urbana de Caracas. Las áreas destinadas a vivienda de alta y baja densidad, industria y comercio son resueltas como periferias autónomas entre sí y solo interconectadas por esa realidad. De este modo se entienden las nuevas urbanizaciones del este, enlazadas solo en su extremo sur por la avenida Francisco de Miranda.

Estos desarrollos, fundados en su mayoría sobre terrenos agrícolas, se percibían como suburbios de Caracas; aun parcelados, su venta no fue fácil, por lo que se hizo necesario dotarlos de algún atractivo para su éxito inmobiliario. El Country Club ofrecía campos de golf que respaldaban la amplia avenida central, flanqueada por altas palmeras, dentro de un contexto absolutamente tropical. En Altamira se desarrolló una plaza de proporciones monumentales en cuyo centro se ubicó un esbelto

18 San Bernardino, la plaza Venezuela, Los Caobos, Ciudad Universitaria, Los Chaguaramos, la plaza de las Tres Gracias, La Florida, el Country Club, La Castellana, Altamira, Los Palos Grandes, Los Chorros, Las Mercedes y Bello Monte, entre otras.

Fotografía 3. Avenida Bolívar y Centro Simón Bolívar



Fuente: Langue (1999).

obelisco, el primero erigido en el área metropolitana y más alto que la catedral de Caracas; como remate norte de la plaza se construyó un edificio de vivienda, de espíritu moderno, proyectado por Arturo Kan, que se constituiría en el ícono de identidad de la urbanización emergente, circunstancia que caracterizó a estos nuevos centros de expansión.

El papel de la arquitectura moderna

Finalmente, hay que hacer una consideración esencial referente al importante papel que le correspondió a la arquitectura pública y privada en la institucionalización y modernización que emprendió el Estado.

Las nuevas construcciones aparecieron, en un principio, mostrando siempre una intencionalidad urbana en la geografía, constituyendo una pista, una tipología edificada como orientación hacia las demás, estableciendo un orden y una escala urbana a seguir.

Con los lineamientos del Plano Regulador de 1951 se confirmarán así unas directrices que posibilitarán terrenos propicios para la exploración arquitectónica moderna, autónoma de las lógicas de la cuadrícula de la ciudad fundacional, con una estructura formal de las edificaciones vinculada a las condiciones que estas establecerían con el entorno en que fueron situadas.

El edificio alto, destinado a oficinas o equipamientos, se presenta como el tema privilegiado por los arquitectos para establecer nuevas centralidades en el valle. En efecto, la expansión de la ciudad hacia las periferias no solo conlleva un predominio de los sistemas de movimiento entre estas zonas y el centro monumentalizado sino, también, la multiplicación de nuevas opciones de centralidad en las periferias. Además, es interesante resaltar el interés mostrado por los actores del período en estudio con respecto a las posibilidades tecnológicas de aquel entonces, las cuales se traducirían en recursos fundamentales para el delineamiento del aspecto formal de las edificaciones propuestas[19].

Osadas intervenciones dominaron lo geográfico. El símbolo de esta nueva posibilidad es el hotel Humboldt (1956-57), cuya ubicación en la cima del Ávila revela las infinitas posibilidades de desarrollo, construcción y presencia de la modernidad en los lugares más inaccesibles. Concebido como mirador a 360°, este ícono de la arquitectura, proyectado por Tomás Sanabria, requirió de una estructura multidireccional que lo acompañara en su rol de vigilante sigiloso del valle de Caracas y el mar. El soporte vertical, resuelto a través de una geometría radial, cuenta con un juego de columnas-pantalla perimetrales que se unen al núcleo

19 Es de particular interés el hecho de que la primera facultad de Arquitectura del país se formaliza en octubre de 1953, lo que explica que la mayoría de los profesionales que asumieron responsabilidades durante el período en estudio fuesen o bien ingenieros o arquitectos graduados en el exterior, influidos por las tendencias de la arquitectura moderna consolidada ya en otras latitudes.

de ascensores, envuelto en una pantalla cilíndrica central, ofreciendo estabilidad y eficiencia ante las solicitaciones que genera el permanente efecto del viento. En la zona del *lobby* y áreas libres, las bóvedas se interceptan en gestos más ambiciosos, como si no hubiese ningún esfuerzo entre el trazo suelto del dibujo y la construcción misma. En este conjunto, la estructura no solo se calcula para que soporte; también se diseña con el fin de crear la empatía necesaria entre el espacio contenido y el contenedor. Construido totalmente en hormigón reforzado, este edificio manifiesta un absoluto compromiso con el tema de la modernidad; esta obra, integrada al teleférico del Ávila, de Alejandro Pietri, constituiría una pieza referencial del ambicioso plan, iniciado en 1950, para dotar al país de una infraestructura turística.

El Centro Simón Bolívar, mencionado anteriormente, es un proyecto con visión renovadora que cambia el sentido de la ciudad. Desde el punto de vista de la planificación, no es una obra aislada; por el contrario, es parte integral de un estudio que contempla en sus aspectos las necesidades urbanísticas de todo el valle (Fotografía 3). Su ubicación responde a diversos factores que van más allá de las exigencias de carácter urbano y abraza, en cambio, aspectos de orden funcional, rentable y aun de "ornato para la capital de la república", como lo diría el propio arquitecto Cipriano Domínguez en su momento. Este conjunto consta de dos edificios o bloques paralelos de edificaciones bajas con dos torres, Norte y Sur; en las áreas de sótano se ubican locales comerciales y una central o terminal de autobuses. Sus macizas losas de hormigón armado sirven de base a la estructura metálica que soporta los 28 pisos que conformaron –en su momento– las torres más altas de la ciudad.

Nuevos modelos urbanos irán conquistando la periferia con espíritu moderno: es el caso, por ejemplo, de la Ciudad Universitaria de Caracas[20], proyectada a partir de 1945 por Carlos Raúl Villanueva (Fotografía 2). Las experiencias derivadas de la construcción de importantes vías de comunicación que circundan y enmarcan este conjunto servirán para desinhibir el tratamiento de los diversos espacios que allí concurren,

20 Declarada por la Unesco, a partir del año 2000, como Patrimonio Mundial de la Humanidad.

en especial aquellos en los que dominan las grandes luces. Ajustados a las exigencias funcionales y formales, se desarrolla un honesto diálogo entre las estructuras y el espacio contenido. El rigor con el que las formas portantes reflejan el comportamiento de las edificaciones muestra no solo las exigencias resistentes sino, además, las aspiraciones formales. El Aula Magna, dentro del Conjunto Central, involucra una innovadora propuesta con relación al planteamiento urbano, un especial tratamiento de su espacio interior, una original proposición vinculada con el tema de la síntesis de las artes y un racionalismo estructural que permitirá definir la forma final de esta edificación.

El conjunto de la torre Polar y el teatro del Este (1953-1954), ubicado en la plaza Venezuela y proyectado por la firma de José Miguel Galia y Martín Vegas, desarrolla el tema del rascacielos acompañado por un volumen bajo, de uso más público, "un tipo que dominó el perfil urbano de la Caracas administrativa y comercial de la década de los cincuenta" (Sato, 2002: 59). Con esta intervención, desde el ámbito de la construcción privada, la torre Polar se constituiría en un referente situado en un eje de coordenadas fundamental, dentro del plan regulador de la ciudad, con responsabilidades equivalentes a las que en otros ámbitos asumía el Centro Simón Bolívar, antes citado. Los dos temas de mayor compromiso en el campo estructural se conjugan en esta propuesta: el edificio en altura y el espacio de grandes luces. "El conjunto Polar constituiría así un paradigma de modernidad y también de emulación metropolitana" (Sato, 2002: 58), satisfaciendo así su condición referencial para esta zona de la ciudad emergente.

Otro importante hito de la ciudad moderna, situado estratégicamente en esta nueva dimensión metropolitana y relacionado con ella por medio del sistema de movimiento, es el Helicoide de la Roca Tarpeya. Iniciada su construcción entre 1953 y 1954 bajo la firma de Romero, Bornhorst y Neuberger, este conjunto, ideado como centro comercial y de exposición, impactó por su escala monumental. Basado en la especialización funcional que legitima al estacionamiento como espacio público (Fotografía 4), la edificación fue concebida como un manto helicoidal de doble espiral que, entrelazada, envuelve a la colina.

Las rampas se desarrollan como una vía sin fin con aceras aéreas, de pendiente muy suave, a lo largo de las cuales se localizan comercios cuyos módulos permiten integración horizontal o vertical. Este proyecto, que nunca se concluyó, permitiría el manejo de velocidades que abarcaban desde el peatón hasta las del tráfico urbano de los perímetros; se intentaba que las diferentes formas de movimiento fuesen su programa.

Fotografía 4. El Helicoide de la Roca Tarpeya

Fuente: Langue (1999).

El Helicoide, como el resto de los ejemplos expuestos, demuestra que la arquitectura surgida durante el período en estudio, más allá de su formulación como objeto, participa de la configuración de la ciudad. La función referencial de la obra de arquitectura, dentro del contexto de los nuevos subcentros, sirvió para detonar las directrices del Plano Regulador, dotando a las edificaciones de una escala concordante con la dimensión de la infraestructura y con la geografía del valle.

Asimismo, el proceso modernizador de la ciudad, manifiesto en la expansión de la estructura urbana y en el cambio de escala, se vio orientado por las grandes obras de vialidad, lo que privilegió así el tema de la movilidad, apoyado en los avances de la ingeniería. Este fenómeno permite explicar cómo la intención de incorporar la ciudad suburbana, contemplada en el Plan Rotival, se vio en cierta forma distorsionada al modificarse las tramas que permitirían conectar los nuevos prototipos de ciudad moderna y los nuevos subcentros urbanos; se produjo, finalmente, una estructura policéntrica alejada de la intención original.

Muchas de las acciones urbanas y arquitectónicas que se desarrollaron en las zonas de crecimiento fueron, en estricto sentido, instrumentos de promoción de una idea de capitalidad que caracterizara a la ciudad de Caracas; tales acciones, tanto en el ámbito de las edificaciones como en el de las estructuras viales, son explicables a través del enorme poder que el Estado venezolano adquirió en ese período y de la continua prosperidad económica que el país evidenció en esas décadas. Asimismo, vale señalar que dichas acciones estuvieron acompañadas de un extraordinario riesgo en el ámbito privado, formulado a través de diversos agentes sociales y económicos que impulsaron los deseos y sueños de una sociedad emergente que probablemente, hoy día, requeriría reinventarse.

Es así como la perspectiva interdisciplinaria esbozada en el texto cobra entonces importancia fundamental dentro del análisis del proceso modernizador de la ciudad de Caracas, pues permite visualizar, en conjunto con las propuestas urbanas formuladas durante el período en estudio, el papel estructurante tanto de la obra de arquitectura como de la infraestructura. Esta aproximación representa un nuevo paradigma en el contexto de la praxis urbana que incidió en las metodologías de "hacer ciudad". En todo caso, la metrópoli vigente de los cincuenta se desvaneció y la disgregación intencional, en su planteamiento, lejos de reafirmar una estrategia de apropiación y extensión, se tradujo en caos. Atrás quedó la ilusión de progreso y la imagen de sociedad moderna de la Caracas de entonces.

Bibliografía

Almandoz, Arturo (2002). *La ciudad en el imaginario venezolano. Del tiempo de Maricastaña a la masificación de los techos rojos*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

De Sola Ricardo, Irma (1967). *Contribución al estudio de los planos de Caracas.* Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.

Dembo, Nancy, José Rosas e Iván González V. (2004). "Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinar". *Tharsis*, Año 8, Vol. 5, N.° 16: 95-113.

Hernández, Silvia (1991). "Violaciones sucesivas: Notas sobre arquitectura de la Av. Bolívar de Caracas, después del plan monumental de 1939". En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana y otros: 157-182. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

Jaua, María Fernanda (1991). "'Lógica y eclecticismo o los buenos modales de Maurice Rotival". En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana y otros: 133-143. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

Langue, Frédérique (dir.) (1999). *Caracas, la ciudad moderna* [CD-ROM]. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.

Martín Frechilla, Juan José (1991). "Rotival de 1939 a 1959. De la ciudad como negocio a la planificación como pretexto". En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana y otros: 73-108. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

Martín Frechilla, Juan José (1994). *Planes, planos y proyectos para Venezuela, 1908-1958. Apuntes para una historia de la construcción del país.* Caracas: CDCH, Universidad Central de Venezuela/Fondo Editorial Acta Científica Venezolana.

Sato, Alberto (2002). *José Miguel Galia, arquitecto*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

Solá-Morales i Rubió, Ignasi (2002). *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili.

Vallmitjana, Marta (1991). "Presentación". En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana *et ál.*: 13-20. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

Vallmitjana, M. y otros (1991). *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

Vegas, Federico e Iván González V. (2000). "Una ciudad en sus redes y en sus tramas". En *Venezuela, siglo XX. Visiones y testimonios. Tomo I*, Asdrúbal Batista (ed.): 273-304. Caracas: Fundación Polar.