

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 Pérez
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
<i>Arturo Almandoz</i>	

I. Desarrollismo, metropolitanización y modernidad

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

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

Modernidad urbanística y Nuevo Ideal Nacional	95
<i>Arturo Almandoz</i>	

II. De la Venezuela saudita al Caracazo

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

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

El crecimiento urbano y la pérdida de los valores ambientales¹

Rosa María Chacón*

Introducción

El crecimiento urbano, fenómeno que se ha manifestado con mayor intensidad en el siglo XX, y, en Venezuela, después de la tercera década de dicho siglo, no ha estado acompañado de procesos de planificación adecuados que hayan previsto los efectos de tal crecimiento en el deterioro de la calidad de vida en las ciudades. En general, la planificación se ha ocupado de la incorporación de nuevas áreas para alojar los contingentes poblacionales y los requerimientos de empleo y de servicios, pero los impactos sobre la estructura física y social ya existente no fueron considerados, y se reflejan en la pérdida de valores ambientales, estéticos y de las relaciones sociales.

Pocos momentos históricos han asistido a un cambio tan profundo como el actual. Se han incorporado no solo las características físicas, económicas, sociales y culturales de la ciudad, sino, sobre todo, las relaciones entre esta y los individuos, que se han manifestado en demandas sociales urbanas. Las dimensiones tanto estructurales como culturales de la transformación son tales que parecen no seguir norma alguna. Recordemos que la ciudad nace como lugar de socialización, donde el individuo, a través de la relación con los otros, toma conciencia de sí mismo, de su naturaleza social, de la vida en comunidad y asociación.

1 Publicado originalmente como Chacón (2005). Se agradece a la editorial por permitir la reproducción parcial. El presente texto es una versión revisada de Chacón (2005).

* Es profesora titular de la Universidad Simón Bolívar (USB), Caracas. Dirección electrónica: rmchacon@usb.ve.

Es un lugar fuertemente condicionado por las relaciones sociales y por las reglas de la convivencia, donde se desarrollan fórmulas de solidaridad.

Construir la ciudad quiere decir construir el mundo en el cual vivimos con nuestras pasiones, deseos y necesidades. Según Scandurra (1996), es un acto que no puede ser, por su naturaleza, responsabilidad exclusiva de los especialistas o expertos; debe ser un proyecto elaborado en forma colectiva, con la participación de todos los actores de la sociedad. En esta construcción se debe buscar estimular el pensamiento que sustenta la posición del ser humano como centro del desarrollo, y se deben apartar las posiciones individualistas que alteran o modifican los cambios deseados por la colectividad.

Nunca como en este momento se encuentra que no solo los sociólogos, urbanistas, economistas y geógrafos hablan de la ciudad; es muy frecuente encontrar también poetas, escritores, pintores e intelectuales en general, no expertos en el tema urbano, hablando de la ciudad y de las grandes transformaciones de esta época. Entre ellos, Italo Calvino, Borges, Canetti y filósofos como Cabrera Infante, Benjamin y Arendt están conquistando gran notoriedad entre los urbanistas y son mencionados con gran frecuencia en sus reflexiones sobre el problema urbano.

En vista de todo lo anterior, este trabajo tiene como objeto propiciar una discusión sobre los cambios que se van manifestando en la ciudad moderna en el mundo occidental, como respuesta a su crecimiento físico; cambios que van modificando la estructura de actividades, las relaciones sociales y los valores culturales que sustentaron su nacimiento. En tal sentido, se evidencia que los procesos de planificación y de diseño urbano y arquitectónico no han estado ajustados a la realidad física y a las necesidades de cambio para dar respuesta al fenómeno del crecimiento urbano. También se plantean algunas consideraciones sobre la necesidad que tienen los habitantes de adaptarse a una forma de vida más compatible con la capacidad que tienen las ciudades para contribuir al logro de comunidades con una vida urbana sostenible.

Para ilustrar el tema se presenta un breve análisis del crecimiento de la ciudad de Caracas en el marco del desarrollo urbano de Venezuela y se consideran dos casos de estudio particulares que, por distintos efectos,

han cambiado sustancialmente su estructura de funcionamiento inicial. Estos sectores son, por un lado, El Silencio, como desarrollo residencial localizado en pleno centro de la ciudad, construido en 1945 cuando Caracas era aún una pequeña ciudad con 300 mil habitantes; por otro lado, El Hatillo, pequeño poblado de la periferia fundado en el siglo XVII como un centro agrícola, cuya vinculación con la capital se inicia en 1930 cuando se construye la vieja carretera El Hatillo-Baruta-Caracas. Hoy por hoy, El Hatillo es un centro de comercio turístico y lugar de recreación para el habitante caraqueño. A lo largo del trabajo se expresa el papel técnico que deben jugar el arquitecto y el urbanista en tanto profesionales responsables de dar forma al espacio construido y a sus relaciones sociales y estructurales, en respuesta a las necesidades planteadas por los habitantes.

La metropolización de las ciudades

El siglo XX enfrenta uno de los fenómenos más determinantes de la historia de la humanidad: la explosión urbana por efecto del crecimiento poblacional. Si bien el proceso de urbanización comienza a ser muy notable a finales del siglo XIX, cuando el 15% de la población total del mundo se ubica en las ciudades, para inicios del XXI se estima que el 85% del mismo total vive en las urbes. En 1990, existían 12 ciudades que tenían poblaciones superiores a los diez millones de habitantes y cuatro que tenían más de 15 millones: tal es el caso de esos monstruos urbanos con dimensiones incontrolables, como Ciudad de México, con sus 25 millones de habitantes; Tokio-Yokohama, con 24 millones; São Paulo, con 22; y New York, con 16 (ONU, 1991). En el caso venezolano, no se desarrollan ciudades de tales magnitudes; sin embargo, la población localizada en ciudades representa el 90% del total.

El crecimiento de las ciudades no ha ido acompañado de los cambios adecuados en lo económico, en lo social, en lo político-administrativo y en las relaciones del ser humano con su medio ambiente. Estos complejos urbanos con numerosos habitantes son símbolos del siglo XX que se

distinguen no solo por el cambio de escala en términos cuantitativos, sino también por notables transformaciones de índole cualitativa. Los grandes centros urbanos aumentan continuamente de tamaño con la llegada de personas del medio rural y de otras ciudades menores, atraídas por unas mejores condiciones económicas, de servicios, de posibilidades de diversión y de expresión cultural que ofrecen los grandes centros.

Myers (1992) considera que la ciudad expresa el modo en que la sociedad se representa a sí misma; es decir, va desarrollando el propio proyecto de convivencia social, presente en diversos momentos históricos. La ciudad ha expresado a través de sus símbolos una red de relaciones con la cual cada sociedad da forma a sus propios modelos económicos, sociales y culturales, productos del ámbito de una temporalidad determinada. Al mismo tiempo, son receptáculos de inmensos sectores de población que luchan por sobrevivir; allí se concentra lo mejor y lo peor de la sociedad, desde los innovadores y los poderosos hasta los segmentos socialmente irrelevantes desde el punto de vista de la lógica implacable del sistema (Borja y Castells, 2000).

Estas megaciudades están conectadas externamente con las redes globales, mientras que están internamente desconectadas con aquellos sectores de sus poblaciones locales considerados funcionalmente innecesarios o socialmente perturbadores. Valga recordar que la ciudad, lugar del ser, nunca ha sido un sistema inmóvil en el tiempo; se ha renovado siempre, ha cambiado continuamente su rol y el significado de sus formas. La historia de la ciudad es hecha de continuas transformaciones, es el producto de una constante relación entre equilibrio e inestabilidad, cambiante y dinámica, continuamente reinventada y constantemente reproducida.

La dinámica clave en las transformaciones metropolitanas se manifiesta en la disminución de la población residente en las áreas centrales del sistema urbano y el crecimiento de la que reside en las áreas periféricas de la misma metrópoli. Esto genera la consecuente transformación de las costumbres y del comportamiento de centenares de miles de familias que deben adoptar un estilo de vida metropolitano que tiene poco en común con la vida agreste y, por el contrario, requiere

de parte de los individuos y de las familias una profunda y rigurosa reorganización del mecanismo de control del uso del tiempo y de los desplazamientos espaciales. Los modelos espaciales que definen estas áreas metropolitanas son consecuencia de los procesos tecnológicos y económicos que constituyen la base de la transformación y se intrincan con la historia, la cultura y las instituciones de cada país. Borja y Castells (2000) dicen que el tamaño no es lo que realmente define las megaciudades, sino los nodos de la economía global y de las naciones más poderosas. En estos territorios se concentran las funciones superiores de dirección, producción y gestión del planeta, los centros de poder público, el control de los medios de comunicación y la capacidad simbólica de creación y difusión de los mensajes dominantes.

Como respuesta a la globalización, los centros urbanos van convirtiéndose en conectores con lo global; las ciudades centrales, en espacios de la reestructuración permanente; y las periferias suburbanas, en zonas de repliegue de los distintos grupos sociales y actividades económicas, ya sea por segregación o por delimitación espacial de su ámbito de existencia. A pesar de los problemas sociales, urbanos y medioambientales, que son consecuencia de la excesiva concentración urbana, las megaciudades crecen y continuarán creciendo a la vez en su dimensión y en su capacidad de atracción para la localización de funciones de alto nivel y para los grupos sociales más pudientes e instruidos.

Es importante señalar que en el proceso se mezclan otros factores de naturaleza diferente, como los siguientes:

- La crisis de vivienda y servicios urbanos, que afecta a una alta proporción de la sociedad, incluyendo sectores con empleo fijo e ingresos medios.
- La creciente desigualdad social.
- La pobreza urbana.
- Los fenómenos de exclusión social propiamente dichos, es decir, la reducción de importantes segmentos de la sociedad metropolitana a condiciones de supervivencia con escaso interés económico, social y político para la lógica dominante del sistema social (Myers, 1992).

- Los problemas derivados de la inseguridad social, que van creciendo aceleradamente y marcando un cambio en la forma de vida en las ciudades.

Por lo demás, a pesar de tratarse de un fenómeno universal, las aglomeraciones urbanas o metrópolis no admiten un tratamiento uniforme, ya que su realidad es múltiple y compleja.

Deterioro urbano por efecto de su crecimiento

El crecimiento desmesurado de las metrópolis constituye uno de los principales motivos de preocupación ambiental. La mayoría de las veces, las ciudades pequeñas y medianas no son asistidas por un adecuado equipamiento de infraestructura y servicios, por lo que la presión sobre el ambiente, debido a la presencia de nueva población, se convierte en muchos casos insostenible o, al menos, suscita preocupación entre los viejos residentes. Esto quiere decir que, en efecto, los nuevos pobladores disminuyen muy frecuentemente el nivel de la sostenibilidad ambiental urbana.

A lo largo de la historia, la ciudad presenta diversos cambios que se reflejan en su estructura física, en la forma de administración y en la producción; dependiendo de cómo se manejen de los cambios, estos van progresivamente convirtiéndose en factores determinantes del deterioro urbano. Así tenemos, por ejemplo, la expectativa que tiene un nuevo habitante, que parte de la miseria y la ausencia de servicios en el campo en busca de mejor empleo y apoyo para el desarrollo de la familia, pero se encuentra con lugares inhóspitos por la falta de higiene, la contaminación y la baja posibilidad de empleo; esta es la realidad de nuestras grandes urbes. Los niños son los grupos más afectados por los deterioros que va sufriendo la ciudad, debido a que el crecimiento urbano ha ido menguando los lugares para jugar; al mismo tiempo, va aumentando la pobreza, que se refleja en la mortalidad infantil, debida a las condiciones sanitarias y a la mala alimentación.

Otro de los problemas que afectan a las comunidades urbanas es la falta de espacio, que se mide por la disminución de área por habitante tanto privada –en las propias viviendas– como en los lugares públicos. Los investigadores aseguran que aquellos individuos que cuentan con menos de ocho metros cuadrados de espacio vital sufren grandes niveles de ansiedad, que se manifiesta en estrés; dicen también que los edificios altos crean anonimato, porque segregan a las personas en distintos niveles, en lugar de permitir la interacción natural que sucede en un solo nivel. El anonimato produce un sentimiento de soledad y aislamiento y puede generar neurosis.

Las grandes ciudades se han convertido en lugares estresantes como consecuencia de la incapacidad que tiene el ser humano para controlar su medioambiente inmediato. Las multitudes, los altos niveles de ruido y el humo son causantes del estrés y otros males urbanos, los cuales se van incrementando por diversos factores; entre ellos, los efectos que produce el exceso de información, con su cantidad de señales, anuncios y vitrinas, así como la cantidad de vehículos, que generan congestión del tránsito. Todo esto se suma a la ansiedad existente y a las preocupaciones por el empleo y la vivienda.

Otro de los fenómenos importantes a considerar para entender las grandes ciudades son la necesidad de enfrentar criterios de equidad y eficiencia y la enorme cantidad de intereses en conflicto, correspondientes a agentes de decisión muy diversos que compiten por espacio, por localización y por servicios. Entre estos se cuentan los residentes de distintos grupos sociales, los comerciantes, los industriales, los prestadores de servicios...; todos ellos buscan optimizar su funcionamiento.

Mejorar la ciudad: compromiso del ciudadano y los profesionales

La ciudad tiende a tener un rol cada vez más importante en la escena mundial, por efecto de la globalización de la economía, de la tecnología y de la sociedad. A diferencia del Estado-nación, la ciudad puede contribuir mayormente a realizar un clima participativo y con mayor

disponibilidad de cooperación en el plano mundial, si asume roles y actividades en la red internacional. En este sentido, reconstruir, renovar o proyectar la ciudad quiere decir construir un nuevo significado de la razón de ser, una variación en la representación de la forma de convivencia humana, una variación en la relación entre el ser humano y la naturaleza. Tacchi (1996) dice que construir la ciudad que queremos debe ser un proyecto que considere el conocimiento y la política como el centro del desarrollo. Este proyecto debe contar con una estrategia fundamentada en la responsabilidad y en la ética de cada profesional involucrado, y debe tener como bases un gran y difundido conocimiento de la sociedad y una inteligencia colectiva con participación activa en el proceso, la cual a su vez refiere al conocimiento y a la experiencia cotidiana individual.

Las ciudades son valiosas invenciones humanas; sin ellas, la cultura urbana no puede existir. Para evitar que las destruyan y promover su permanencia, podremos hallar una respuesta en la ciencia de la planificación como instrumento para garantizar la calidad de vida y del ambiente urbano que sus ciudadanos requieren. Las ciudades deben construirse social, económica y ecológicamente sostenibles, y deben cumplir con las necesidades básicas humanas —la vivienda, la vida social, la educación—; para que esto funcione, es necesaria la participación activa del ser humano a la hora de dar forma a su medio. No obstante, el reto debe ir más allá: tenemos que comprender el impacto que ejerce nuestro estilo de vida en la ciudad y debemos responsabilizarnos para crear un nuevo estilo que sea compatible con el mantenimiento de un ambiente sano y adecuado para el desarrollo de los individuos. Son muchas las ciudades de las que podemos tomar ejemplos de cosas mal hechas o, por otro lado, ejemplos de acciones dirigidas a modificar unos patrones de comportamiento que van a incidir en mejoras sustanciales de la vida ciudadana.

Las ciudades están construidas por la gente que las habita, la cual es perfectamente capaz de articular sus necesidades y posee la habilidad para conseguirlo. Las auténticas comunidades no pueden construirse artificialmente: las ciudades del mundo en vías de desarrollo muestran que, ante la adversidad, la gente es capaz de encontrar soluciones a los

problemas presentes. Muchos ejemplos prueban que, allí donde la autodeterminación reemplaza a la autoridad insensible, la gente mejora sus condiciones de vida, sobre todo en lo que se refiere a la vivienda. Muchas ciudades carecen de suficientes lugares y recursos para dar alojamiento a todos sus habitantes, y siempre resulta bien dejarlos construir sus propias casas. Los habitantes de una ciudad quieren hacer sus propias contribuciones al construir su medioambiente, y permitirlo es fundamental para mejorar las condiciones de vida urbana.

A partir de los años ochenta ha comenzado una fase intensiva de recuperación y renovación de la ciudad, sobre todo en el mundo desarrollado. La ciudad ha cambiado el uso de muchas de sus partes: las fábricas se han transformado en salas de concierto y museos, las áreas industriales se han reconvertido en zonas residenciales, las urbanizaciones deterioradas han recibido nueva población con culturas diferentes y poder adquisitivo diverso, etc. Nuevas ciudades han renacido de las viejas y, sobre todo, un nuevo texto se ha reescrito en el puesto del viejo.

Uno de los grandes proyectos de recuperación, fundado con principios típicamente posmodernistas como "habitabilidad" y "belleza", se llama Banlieux '89, que es una gran empresa del gobierno francés para celebrar el bicentenario de la Revolución. El objetivo del proyecto era recuperar el espíritu de la ciudad, que parecía todavía, al inicio de los años 80, insólito o retórico: el derecho a la belleza se convirtió en un componente generalizado del nuevo derecho de la ciudadanía. No era entonces solo el problema de defender y garantizar el derecho a la vivienda o el derecho a la ciudad funcional y eficiente; además eran muy importantes las consideraciones sobre el derecho a la belleza.

La ciudad del siglo XIX y de la primera mitad del XX debía ser una ciudad eficiente y racional: la belleza de la Ville Radieuse de Le Corbusier descende de la funcionalidad y no de una directa intencionalidad estética. El gran urbanista Colin Rowe, en un artículo de algunos años atrás, escribe: "Frecuentemente, cuando estamos en Roma, nos viene un gran deseo de poder tomar un carro e ir a pasear a una periferia americana eficientísima donde funciona prácticamente todo" (en Tacchi, 1996). Este deseo es considerado un poco como una de las síntesis del

sueño de tener un centro europeo en una de las grandes periferias norteamericanas; es decir, tener un poco de metrópoli de gran extensión y un poco de ciudad media europea.

El deseo de ciudad es fuerte, pero el objeto del deseo es oscuro, evanescente y, sobre todo, está en continua redefinición. Es necesario, por eso, interrogarse en qué consiste este oscuro objeto del deseo llamado "ciudad" o "experiencia urbana". Se trata de armar o construir un deseo que se compone de trozos de ciudad, de sueños, de imágenes construidas atendiendo un poco de aquí y otro de allá, realizadas en la medida de la historia, de la fantasía: esto es un poco de la Nueva York cinematográfica, de la Roma histórica, de la París de la Belle Époque; un poco de Florencia o alguna ciudad del Renacimiento, de la Ravena bizantina, de la Viena barroca o Praga, con su magia de cuentos de hadas; Brujas con su fantasía, Estocolmo y su gran esfuerzo por dejar de utilizar energías fósiles para su funcionamiento y lograr ser una ciudad verde, Barcelona en su lucha por lograr una ciudad más sostenible y estimular la movilidad peatonal y en bicicleta...; en fin, un poco de metrópoli y un poco de ciudad media o pequeña. La diversidad de la forma no viene anulada en el resultado final: en la variedad de la ciudad nueva debería enfatizarse la propia identidad, pero sin perder la oportunidad de diseñar una ciudad de ensueño.

Es difícil encontrar una teoría sobre el nacimiento y el funcionamiento de la ciudad que estructure en una única visión todos los aspectos significativos de la vida urbana. Algunas teorías miran a la ciudad desde su propio punto de vista y algunos de estos puntos de vista son más afinados que otros. El mejoramiento de la calidad de la vida urbana en la ciudad puede lograrse con una serie de medidas que van desde la reducción de la contaminación urbana, pasando por tratar el problema relativo a la movilidad, hasta el aumento de las áreas verdes, de los servicios y de la infraestructura.

Una aproximación de tipo urbanístico a la cuestión de la calidad ambiental de la vida urbana no es por sí sola suficiente para alcanzar los objetivos de la sostenibilidad; a ello debe agregársele sin falta la investigación de la participación del ciudadano si no se quiere correr el riesgo,

hoy día muy frecuente, de que la elaboración teórica sobre la vida en la ciudad o sobre su estructura económica y social olviden el objeto principal de la vida urbana: el ser humano.

Es ciertamente difícil imaginar un discurso sobre la calidad de vida que no sea, al mismo tiempo, un discurso sobre la habitabilidad de nuestro ambiente. Sin embargo, estas características no son en todos los contextos consideradas de la misma manera; por ejemplo, en una realidad social en la cual los hombres son obligados a aceptar lo mínimo elemental de sobrevivencia, las condiciones del buen vivir significan las que una determinada realidad ambiental puede ofrecer en términos de comodidad, de satisfacción —en síntesis, de confort—.

La calidad del contexto se establece mediante la identificación que debe existir entre el ser humano y los objetos que componen el ambiente urbano, lo que permite medir el bienestar de los individuos en función de lo que les ofrece la ciudad en términos de salubridad, seguridad y satisfacciones funcionales, estéticas, culturales y de relaciones sociales; es decir, las condiciones de coherencia y compatibilidad entre las características del medioambiente existente y las psicofisiológicas, sociales y culturales, así como las oportunidades económicas y de seguridad de sus habitantes. En síntesis, la habitabilidad urbana se configura como una calidad global.

Las ciudades de todo el mundo necesitan lugares alegres, imaginativos y seguros en los que se pueda vivir, trabajar y relajarse; pero, para que las ciudades sean saludables, atractivas y prósperas, todavía hay que cambiar muchas cosas. Deben ser centros de civilización en lugar de campos de movilización de personal en la búsqueda desesperada de lo inaccesible. Para devolver la vida a las ciudades, urge reconstruir sus vecindarios y su infraestructura social y cultural. Se puede vivir bien y disfrutar en las ciudades gracias a la alegre y original capacidad creativa del hombre. Las calles destinadas al tránsito de vehículos producen ruido y contaminación del aire, y contribuyen al sentido de aislamiento; las personas se sienten despegadas unas de otras por culpa del incesante tránsito de las calles. Se está redescubriendo en todo el mundo el papel de las calles como centros sociales, en particular en las zonas urbanas de uso mixto, cuyo potencial para la vida es mayor.

Conforme las ciudades crecen, también lo hacen las necesidades de infraestructura y de métodos de organización apropiados, y las decisiones han de tomarse de acuerdo con los nuevos requisitos. Es fundamental el uso de conceptos innovadores, como también lo es implicar activamente a las comunidades para asegurar la eficacia de las decisiones, puesto que son las personas quienes conocen sus necesidades. Las autoridades que gobiernan la ciudad también se tienen que dar cuenta de que las personas tienen cada vez más cosas que aportar a la planificación y a su entorno. Es momento de experimentar resultados sobre lo que se planifica y buscar nuevas iniciativas para encontrar caminos que aseguren que nuestro espacio vital no esté dominado por elementos contaminantes como podrían ser el exceso de uso del vehículo motorizado, el tipo de energía de consumo y las consecuentes emisiones en el ambiente.

Es importante entender que dos ciudades nunca son iguales; cada una tiene su propia historia, estructura urbana, conformación física y gente. Por lo tanto, cada una requiere un enfoque particularizado a la hora de mejorar sus condiciones de vida y de ambiente. El sistema de funcionamiento de las ciudades depende, en la mayoría de los casos, de los sistemas tecnológicos en uso. Sin embargo, en cualquier ciudad se requiere de espacio para que sus habitantes puedan reunirse a celebrar la vida urbana.

En su libro *Ciudades alternativas para una vida urbana sostenible*, Herbert Girardet (1992) presenta una disertación sobre los problemas urbanos de la vida moderna y enfatiza la necesidad de buscar formas más eficientes para construir y administrar ciudades. Entre sus apreciaciones vale destacar la siguiente:

El desarrollo sostenible mejora la calidad de vida de las personas dentro del contexto de la capacidad de soporte de la tierra [...]. En el futuro las ciudades deben funcionar de una forma totalmente diferente, en simbiosis con el medioambiente de la Tierra, si no quiere en última instancia arruinar su propia supervivencia y la de sus habitantes.

En un contexto urbano, lo sostenible implica un amplio rango de factores tales como:

- Presupuestar los recursos.
 - Conservación y eficiencia energética.
 - Tecnología energética renovable.
 - Estructura de edificaciones duraderas.
 - Proximidad entre lugar de trabajo y de hogar.
 - Reducción y reciclaje de desechos.
 - Fabricación de abono con los residuos orgánicos.
 - Metabolismo circular.
 - Suministro de alimentos cotidianos desde fuentes locales.
- (Girardet, 1992: 79).

El tercer milenio está comenzando con grandes interrogantes que están cambiando la visión del mundo a través de la disolución o eliminación de tranquilizantes paradigmas, los cuales van guiando el pensamiento, la representación de lo real y los logros cotidianos. Vale resaltar aquí la cuestión ambiental y su crisis con la concepción antropológica de un dominio del ser humano sobre la naturaleza. Dicha cuestión afecta grandemente el pensamiento occidental que, después de haber producido el dominio científico-tecnológico sobre la naturaleza, muestra una suerte de contradicción al considerar a la razón calculada como incapaz de afrontar adecuadamente la cuestión ambiental, así como el desarrollo de la ciencia, al hacer posible que la tecnología aplicada a la naturaleza haya terminado por modificar los ritmos y ciclos. El resultado de esta manipulación está emergiendo continuamente de situaciones inéditas con respecto al pasado. Las contradicciones crecientes entre el ser humano y la naturaleza pueden transformarse en la destrucción de los mismos fundamentos naturales de la especie *Homo sapiens*.

En la reunión de Hábitat II, convocada por las Naciones Unidas en Estambul, Turquía, en 1996, se reconoció la necesidad imperiosa de mejorar la calidad de los asentamientos humanos, que tienen profundas repercusiones en el bienestar de los ciudadanos. El desarrollo social y la protección del ambiente, en cuanto componentes interdependientes y sinérgicos del desarrollo sostenible, deben poder lograrse mediante el desarrollo de la solidaridad y la cooperación dentro de los países y entre estos, mediante el establecimiento de asociaciones eficaces a todos los

niveles, son indispensables para mejorar la calidad de vida en todos los pueblos (ONU, 1996).

El crecimiento urbano

El crecimiento urbano debe estar orientado por los principios expresados en la Declaración de Río de Janeiro de 1992 sobre el Ambiente y el Desarrollo, en la que se plantean principios de precaución y prevención de la contaminación, el respeto por la capacidad de carga de los ecosistemas y la conservación de las oportunidades para las generaciones futuras. Todo ello permite garantizar la capacidad de vida para todas las personas y la calidad ambiental en las ciudades, lo que depende, entre otros factores económicos, sociales, ecológicos y culturales, de las condiciones físicas y de las características espaciales de las ciudades (ONU, 1992).

El crecimiento de Caracas y sus efectos en la pérdida de valores ambientales

Para ilustrar el tema tratado, se introduce como ejemplo práctico la ciudad de Caracas, y se observa cómo su crecimiento ha influido en los cambios estructurales de sectores urbanos que aparecieron como residenciales y que, debido a las presiones ejercidas por el crecimiento de la metrópoli, se han visto obligados a modificar su estructura y sus funciones originales. A partir de la segunda década del siglo XX, la economía venezolana experimentó, como resultado de la actividad petrolera, cambios significativos en una sociedad rural ocupada en la agricultura, en la que cultivos como el cacao, el café y el tabaco fueron cada uno en su tiempo factores decisivos del movimiento económico nacional. De allí se evolucionó, en una forma bastante acelerada, hacia una sociedad altamente concentrada en zonas urbanas, dependiente del petróleo.

248 | Como respuesta al desarrollo económico que presenta el país, se manifiesta un proceso de urbanización que comienza con el inicio de la

explotación petrolera. Para 1920 se contaba con una población urbana del orden del 15% del total de población del país; ya para 1936, esa población alcanza el 29%, ubicada en nueve centros poblados, que eran los que concentraban más de 20 mil habitantes (Fossi, 1989). El proceso se acentúa a partir de 1950, cuando la población que habita en ciudades representa el 48% del total nacional. A partir de este momento, la ciudad de Caracas, capital del país, comienza un crecimiento acelerado por el efecto de grandes migraciones y experimenta en las últimas décadas un crecimiento poblacional sostenido: la ciudad de un cuarto de millón de habitantes en 1936 pasa a cuatro millones en 1991 (Alcaldía de Caracas, 1995).

La dimensión poblacional actual, si bien es inferior a la de muchas ciudades como Lima, Santiago, Buenos Aires, Río de Janeiro y Bogotá, por mencionar algunas otras capitales, equipara en complejidad el funcionamiento de estas, dadas las restricciones físicas que ofrece el contexto natural en que se asienta. Este contexto lo conforma un valle mayor, alargado y estrecho, y pequeños valles secundarios (Morales Tucker, en Chacón y Almandoz, 1992).

Para permitir el crecimiento de la ciudad en ese espacio con tantas limitaciones físicas, se ha realizado una continua acción que ha implicado la destrucción de tejido urbano existente y la densificación sobre sí mismo. Eso la hace una estructura que se autodestruye permanentemente para dar paso a la densificación, lo que resulta en una metrópoli con una estructura irregular difícil para ser atendida por algunos servicios. En este sentido, resalta la situación del transporte: en la ciudad se han construido unos 1 300 kilómetros de vías, pero estas no han seguido un patrón de integración con la estructura de los usos del suelo, con lo que la vialidad, lejos de ser un medio para vincular actividades separadas espacialmente, se ha convertido en un fin, con el consecuente conflicto entre peatón y vehículo; esto, además, es causa del deterioro de valores urbanos y ambientales.

El crecimiento del Área Metropolitana de Caracas (AMC) desbordó las áreas de menor pendiente del valle mayor y de los valles secundarios y ha venido presionando, desde los años sesenta, sobre las colinas adyacentes. Ello ha obligado a la población que no logró ubicarse en

estos valles principales a salir y a vivir con los inconvenientes y las desventajas propias de una ciudad altamente dispersa y desarticulada. Por esto es muy importante entender que las condiciones físicas del espacio geográfico en que la ciudad se estableció constituyen una determinante muy importante para comprender su desarrollo (Morales Tucker, en Chacón y Almandoz, 1992).

Las presiones sobre las áreas con una estructura tradicional, resultado del violento crecimiento de la ciudad, no han sido correspondidas por acciones de renovación que permitan la estructuración satisfactoria del marco tradicional hacia una nueva estructura moderna. Amplios sectores de Caracas, entre ellos el casco central, ofrecen un cuadro de deterioro por la superposición de lo tradicional y lo moderno. La renovación urbana como acción sistemática e integral no ha sido instituida, a pesar de que existen organismos y profesionales dedicados a esta tarea.

Otro de los problemas importantes que enfrenta la ciudad de Caracas son sus barriadas, en las que se localiza una población marginal producto de los grandes contingentes migratorios que han acudido hacia la capital desde otras ciudades del país, desde el medio rural y desde otros países vecinos, sin la adecuada incorporación a la dinámica metropolitana. Esta incorporación ha fallado por carecer de una organización técnica e institucional para afrontar un proceso tan acelerado y de tal magnitud; también ha fallado por las características del inmigrante rural, que se traslada a la ciudad con todos los hábitos rurales y sin la más mínima capacidad técnica para progresar en el nuevo medio en el que le toca desenvolverse. Además, el alto índice de desempleo y subempleo y la desigual distribución del ingreso reflejan una parte importante del problema de la marginalidad. Los barrios marginales se han ubicado en zonas de pronunciadas pendientes topográficas; su crecimiento ha sido espontáneo y sin ningún control por parte de las autoridades, pues han ocupado terrenos públicos y privados con edificaciones sin ninguna normativa y sin los servicios esenciales de la vivienda.

Por lo demás, Caracas viene sufriendo desde algún tiempo los problemas propios de una falta de gobierno que se refleja en abandono, violencia y desorden, expresiones de nuestra realidad social. Para atender

esta ausencia de gerencia y por ambición política se pretende administrar la ciudad por pedazos, con consecuencias que se observan en la desigualdad de criterios para el manejo de la seguridad social, el mantenimiento de las calles y áreas públicas, el control del comercio informal y la ambientación y el embellecimiento de la ciudad, que se hacen con criterios desiguales que no ofrecen una imagen de ciudad integral.

La invasión de las calles por parte de los buhoneros, que abusivamente entorpecen la circulación tanto vehicular como peatonal y contaminan el ambiente con ruido, basura y toda clase de condiciones indeseables, es un hecho al que debe prestarse la debida atención; en particular, en algunos sectores del centro y oeste, en los que se observa una tolerancia acorde con la espiral de deterioro en que se encuentra la ciudad. Como consecuencia de este comportamiento de los individuos, se observa que Caracas sufre cada día más la pérdida de valores ignorados en los procesos de planificación y de gestión, entre los que resaltan:

- La pérdida del sentido de pertenencia del espacio urbano por parte de sus habitantes.
- La pérdida de valores ambientales.
- La pérdida de valores estéticos.
- La ausencia de espacios de uso público.
- La inseguridad.

Para ilustrar estos problemas en la ciudad de Caracas, se va a presentar a continuación un breve análisis de las características de desarrollo y su proceso de cambio en dos sectores que juegan un papel diferente en el AMC. Las razones de su proceso de deterioro están influidas por efectos diferentes del crecimiento o de la metropolización de la ciudad. Como ya se anunció, uno es el desarrollo residencial El Silencio, ubicado en el corazón caraqueño; el segundo es el centro poblado El Hatillo, localizado en la periferia y que ha sido arropado por el crecimiento demográfico y la dispersión metropolitana.

El Silencio



*Construcción de unos de los bloques de El Silencio.
Fuente: INAV (1989).*

El Silencio es un sector ubicado en el centro de la ciudad, a escasas cuerdas de la plaza Bolívar, lugar de fundación de Caracas. En los años treinta del siglo XX era un barrio residencial muy pobre, deprimido y con alto grado de insalubridad, en el que se destacaban casos de enfermedades venéreas y de tuberculosis. Los usos que predominaban en la zona eran casas de vecindad y de expendio de licores,

prostíbulos y hospederías; la mayoría de sus viviendas se encontraban en un grado de deterioro tan avanzado que se recomendaba su demolición. Fue así que, entre 1941 y 1945, el Banco Obrero (BO) realizó obras de renovación urbana para El Silencio, y acometió la remodelación y construcción de una moderna urbanización que representaba la primera obra de magnitud construida en el país.

La renovación urbana de El Silencio está enmarcada en el primer plan urbano, elaborado para Caracas en el año 1939 y denominado Plan Rotival, por lo cual las condiciones de desafío planteadas en el nuevo proyecto debían responder a las proposiciones del nuevo trazado vial que se proponía en él (Rivera, 1990). El nuevo desarrollo residencial abarcaría nueve hectáreas y media y estaría formado por siete bloques de vivienda multifamiliar, con alturas entre cuatro y siete pisos, que incluían 207 locales comerciales y 747 apartamentos, lo que constituía un hito indudable en el medio construido y en una ciudad con una imagen muy colonial y conservadora para ese momento. El autor de la obra fue el arquitecto Carlos Raúl Villanueva, quien plasmó un cambio en los criterios de diseño usados hasta entonces, influido por soluciones europeas como la Hofe de Viena y Holanda, adaptada a nuestra realidad.

Villanueva se planteó la construcción de volúmenes cerrados en torno a un patio central de uso exclusivo del peatón, así como la creación de fachadas internas hacia el patio y externas hacia la calle. Esta orga-

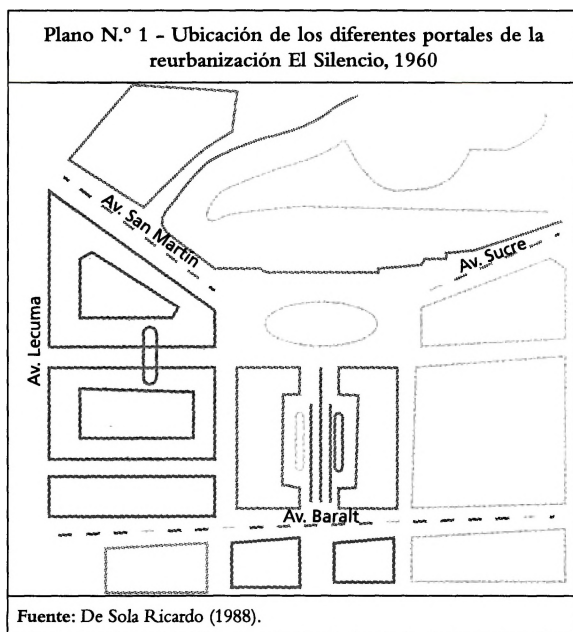
nización, alrededor de un espacio abierto común que contenía servicios e instalaciones y funcionaba como una calle interior, contribuía a crear un sentido de “pertenencia” a sus habitantes y aislaba, además, la vida interior de la vía pública.

De acuerdo al clima y a las costumbres de Caracas, se adoptó el estilo llamado “colonial”, de portales, rejas, molduras pesadas y arcos. En concordancia con estos se diseñaron los espacios verdes predominantes en las avenidas y los parques que integran el desarrollo. No obstante, el esfuerzo



Vista aérea de la reurbanización de El Silencio, 1960.

Fuente: De Sola Ricardo (1988).





*Obstáculos en las galerías
de los bloques del Silencio,
2003.*

por crear un espacio agradable con características que garantizaban satisfactorias condiciones de vida a sus habitantes duró poco, debido a las presiones de crecimiento de la ciudad, que se manifestaron con mayor intensidad entre los años cincuenta y setenta del siglo XX. Dicho crecimiento partió de la densificación del área central de la ciudad, en la que se localiza El Silencio.

Bordeada de vías importantes para la ciudad, como las avenidas Baralt, Lecuna y San Martín (reciben el tránsito vehicular proveniente de las avenidas Bolívar y Sucre), la urbanización El Silencio está expuesta a problemas de ruido, contaminación atmosférica y congestión vial. El tipo de usos comerciales que se propuso en la zona también fue modificado, pues aparecieron en el sector nuevas tiendas con un alcance casi metropolitano, tales como restaurantes, botiquines y prostíbulos, los cuales contribuyeron a degradar tanto el ambiente como la tranquilidad nocturna de los residentes. Además del uso comercial, el gobierno tomó la decisión de ubicar en el Bloque 1

(en el cual solamente se había previsto el uso residencial) las oficinas del servicio médico del seguro social. Pero la invasión del espacio residencial no se limitó exclusivamente a la planta baja, sino que algunos de los apartamentos de las plantas superiores comenzaron a funcionar como consultorios médicos y jurídicos.



*Obstáculos en las galerías
de los bloques del Silencio,
2003.*

Por otra parte, las arcadas o caminatas peatonales se llenaron de buhoneros que entorpecen el paso de los peatones que circulan por la zona y, además, contribuyen al deterioro físico de la edificación. Otro problema importante que va progresivamente afectando al sector es



*Utilización actual de espacios
públicos, El Silencio, 2003.*



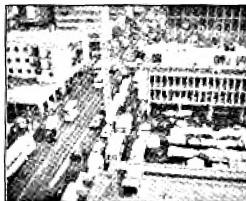
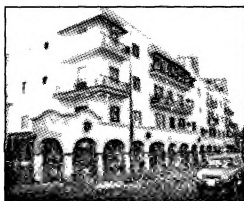
*Dinámica urbana,
Av. Baralt, 2003.*

el aumento de los volúmenes de desechos sólidos y la ausencia de un tratamiento adecuado.

Sus espacios públicos recreacionales se encuentran deteriorados porque, a pesar de los diversos programas de reacondicionamiento que se han llevado adelante en fechas posteriores a su inauguración, se han convertido en el alojamiento de personas con problemas de alcoholismo, pordioseros y niños de la calle, quienes encuentran refugio en sus bancos y bajo sus árboles.

Los niveles de inseguridad que se viven en la zona son bastante elevados, lo cual preocupa a los residentes que poseen vehículo particular, ya que los edificios no cuentan con puestos de estacionamientos protegidos. Igualmente, como producto de la inseguridad, tanto los residentes como los dueños de locales comerciales se han visto en la obligación de llenar los edificios de rejas, lo que introduce cambios notables en las fachadas. Asimismo, pueden observarse los intentos de algunos residentes por ampliar el espacio útil de su edificación utilizando materiales de desecho y construyendo viviendas improvisadas en las terrazas de las edificaciones.

La urbanización se resiste contra esos excesos de la dinámica social, que alteran la vitalidad del lugar como centro habitacional y nodo de tránsito importante a nivel metropolitano. Esto hace de El Silencio la típica expresión del caos urbanístico de Caracas y no una unidad vecinal —como se la intentó definir al momento de su construcción— en el corazón mismo de la metrópoli. Hoy, a inicios del siglo XXI, se requiere un nuevo programa de renovación urbana para reconstruir los valores ambientales perdidos progresivamente.

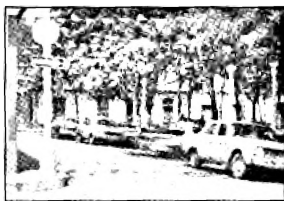


El Hatillo

Para principios del siglo XX, El Hatillo continuaba siendo un pequeño caserío de pocas viviendas y sus habitantes se dedicaban principalmente a las labores agrícolas. Contaba con dos plazas: la principal, frente a la iglesia, y la plaza Sucre; estas eran utilizadas como lugares de encuentro de sus habitantes. A partir de 1925 se comenzó a ampliar la red vial y a mejorar los antiguos caminos, lo que facilitó la comunicación con otros puntos cercanos. Esta labor se retoma en 1937, fecha en la cual se amplía la carretera de El Hatillo (IERU, 1983).

El crecimiento desbordante de la ciudad de Caracas ha llegado a urbanizar las áreas que rodean al pueblo, por lo cual El Hatillo se ha visto sometido progresivamente a presiones y demandas de espacio para nuevos usos y actividades. Estos han ejercido y ejercen cambios en la dinámica urbana de la zona, y han afectado los valores arquitectónicos y la calidad de vida de sus pobladores. Finalizando la década de 1950, la ciudad de Caracas comenzó a demandar nuevos espacios para el asentamiento de las clases altas y medias altas con deseos de radicarse en un lugar que ofreciera condiciones para el logro de una mejor calidad de vida y ambiental, lejos del ruido, la contaminación y la densificación que ofrecía el viejo valle de Caracas, aunque el costo fuese ubicarse en las afueras de la metrópoli. Fue así como las cualidades buscadas por esta población se vieron satisfechas en las áreas aledañas al pueblo El Hatillo y, a comienzos de los años sesenta, inició su transformación de pueblo agrícola a un núcleo más urbano.

Durante los últimos veinte años, el pueblo ha sido testigo de los mayores cambios, tanto en el propio poblado como en su entorno. Cada día que pasa es mayor la presión sobre su propio tejido urbano, pero, a pesar de ello, el atractivo y la escala humana del casco permanecen intactos. Ante la magnitud y la velocidad de construcción de los nuevos desarrollos de vivienda, como La Lagunita Country Club (1957), Los Geranios (1962), La Boyera (1973), el Conjunto Residencial Potro Redondo (1981), el Conjunto Residencial La Unión (1985) y otros, el pueblo El Hatillo comienza a funcionar como área de paso obligado.



*Espacio público. Plaza Bolívar,
década de 1970 y en 2003.*

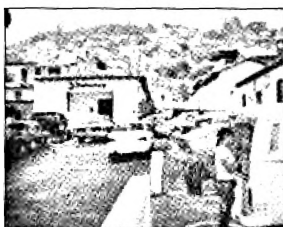
Ello empieza a presionar por un cambio de usos en el centro poblado, de residencial a mixto o eminentemente comercial, pero un comercio de lujo, manejado por los residentes de las urbanizaciones cercanas. Igualmente, se produce la transformación física de las viviendas, las cuales sufrieron subdivisiones o aumentaron su tamaño tanto en altura como en ocupación; algunas incluso fueron derrumbadas para dar paso a nuevas edificaciones.

El déficit de lugares de esparcimiento para los caraqueños trajo como consecuencia que, simultáneamente al proceso

de desarrollo de viviendas en los alrededores, el pueblo, a partir de la década de 1970, se transformara en un sitio turístico y de esparcimiento. En él, las personas podían disfrutar con toda la familia de un lugar diferente, con un clima confortable, un entorno natural, su arquitectura, sus cafés, sus tiendas de regalos y curiosidades, sus plazas arboladas, su iglesia, etc.

De todos los cambios físicos que se han producido en el casco del pueblo y que han afectado en mayor proporción su funcionamiento, uno de los más evidentes y de mayor impacto ha sido el cambio en los usos del suelo. Si se comparan los usos del año 1983 con las proporciones de cada uso existentes en 1993, se puede observar incrementos en el uso mixto y el comercio de 350% y 190%, respectivamente, mientras que la actividad residencial y los equipamientos se redujeron a la mitad.

Se destaca en la actualidad el porcentaje de parcelas destinadas al uso mixto de



*Espacio público. Plaza Bolívar,
década de 1970 y 2003.*



Cambio en la estructura de funcionamiento, plaza Bolívar, 2003.

residencia con comercio: 32% del total del casco; de todas las parcelas destinadas a residencias, el 46% comparte espacio con el comercio. De los otros usos, el más significativo es el comercial, equivalente al 25% de las estructuras. Las características coloniales del pueblo, con su arquitectura y sus calles y aceras estrechas, acordes con las actividades que allí funcionaban, se ven hoy en día colapsadas ante la presión que ejercen las urbanizaciones aledañas, así como el desarrollo de una actividad turística que, en conjunto, ha alterado su dinámica urbana y ha generado un impacto sobre la calidad ambiental y los valores arquitectónicos de su casco central.

La proliferación de edificaciones con uso mixto (residencia y comercio) y uso comercial ha generado un incremento en la atracción de visitantes, por lo cual se ha complejizado el problema del congestionamiento del tránsito; esto, como consecuencia de una red vial incapaz de aceptar los volúmenes de tránsito de paso, provocados tanto por los residentes de las áreas adyacentes como por la afluencia de visitantes y turistas, especialmente durante los fines de semana.

La falta de estacionamientos y la inadecuada infraestructura para el peatón, debido a la estrechez o inexistencia de las aceras, producen conflictos en el tránsito peatonal y vehicular, que es generalizado en todo el sector. El desarrollo de la actividad turística en el pueblo ha provocado igualmente el incremento de los índices de inseguridad.

En la construcción de edificaciones recientes se puede observar la pérdida de valores estéticos debido al uso de tipologías que no guardan ninguna relación con la tradicional, característica de la colonia, que trata de proteger y conservar la huella de una época, una cultura y unas costumbres que fueron propias del lugar. Todos estos conflictos generados a partir del cambio en la dinámica urbana de la zona tienen su origen en



*Relación de calzada y aceras.
Volumen vehicular, 2003.*

la escala peatonal del pueblo, la cual no está acondicionada para recibir todo el volumen de personas y vehículos que la visitan constantemente, y mucho menos para cubrir los servicios que demandan las actividades presentes en la actualidad, como una mayor capacidad vial, puestos de estacionamiento, mejoras en la seguridad y calidad de vida para el residente, entre otras.

Estas transformaciones de la dinámica urbana han ejercido un impacto en el modo de vida y en el tipo de vínculos personales y familiares que solían darse entre los hatillanos, los cuales hasta entonces habían disfrutado de unas relaciones más cercanas con vecinos y familiares. Igualmente, con la afluencia de visitantes al pueblo, los residentes ven invadidos aquellos espacios que antes sentían como suyos, y comienzan a verlos como espacios de uso colectivo, por lo cual su sentido de pertenencia se ve reducido y hasta desplazado.

El Hatillo es uno de los lugares que ha sentido en sí mismo todos los cambios e impactos asociados con el crecimiento y la metropolización de la ciudad de Caracas. Son sus residentes quienes sienten el inicio de la pérdida de los valores ambientales y estéticos, así como el sentido de pertenencia espacial y el aumento de su inseguridad personal. Al mismo tiempo, la ciudad gana un espacio de esparcimiento, recreación y confort, en el que los caraqueños acuden en busca de otras vistas, otra arquitectura, otro clima y otra gente.

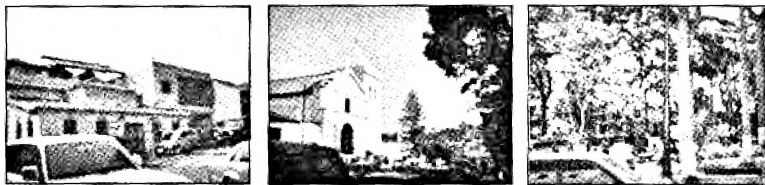


Imagen ambiental actual de El Hatillo, 2003.

Bibliografía

- Alcaldía de Caracas (1995). *Revista Ciudad N.º 1*. Caracas: Instituto Municipal de Publicaciones.
- Borja, Jordi y Manuel Castells (2000). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. México: Taurus.
- Chacón, Rosa María (2005). "El crecimiento urbano y la pérdida de los valores ambientales". En *La arquitectura y el urbanismo. Puntos de confluencia*, Rosa Chacón (comp.): 105-123. Caracas: Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar.
- Chacón, Rosa María y Arturo Almandoz (comp.) (1992). *Lo urbano como profesión. Lo académico y lo profesional de Alberto Morales Tucker*. Caracas: Universidad Simón Bolívar.
- De Sola Ricardo, Irma (1988). *Reurbanización El Silencio*. Caracas: INAVI.
- Fossi, Victor (1989). "El crecimiento de las ciudades". Ponencia presentada en el Encuentro Iberoamericano de Alcaldes y Concejales, Caracas.
- Girardet, Herbert (1992). *Ciudades alternativas para una vida urbana sostenible*. Madrid: Atlas Gaia/Celeste Ediciones.
- Instituto de Estudios Regionales y Urbanos (IERU) (1983). *Diagnóstico integral El Hatillo*. Caracas: IERU/Universidad Simón Bolívar.
- Instituto Nacional de la Vivienda (INAVI) (1989). *60 años de experiencia en desarrollos urbanísticos de bajo costo en Venezuela*. Caracas: INAVI.
- Myers, Norman (1992). *El futuro de la Tierra. Soluciones a la crisis medioambiental en una era de cambio*. Madrid: Atlas Gaia/Celeste Ediciones.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (1991). *Estadísticas de población*. New York: ONU.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (1992). "Programa 21". Disponible en goo.gl/W6Kri, visitado en enero del 2003.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (1996). "Declaración aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos. Hábitat II". Disponible en goo.gl/gw2QM, visitado en enero del 2003.

- Rivera, Nelson (1990). *El Silencio y sus alrededores*. Caracas: Fundarte.
- Scandurra, Enzo (1996). *Città del terzo millennio*. Roma: Università degli Studi La Sapienza.
- Tacchi, Enrico Maria (ed.)(1996). *La città da vivere: Teorie di qualità*. Milán: Vita e Pensiero.