

LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARACAS MODERNA

BEATRIZ EUGENIA MEZA SUINAGA

ALFONSO JOSÉ ARELLANO CÁRDENAS

Beatriz Eugenia Meza Suinaga

Arquitecto 1980, Universidad Central de Venezuela-UCV. Magister en Historia de la Arquitectura 1995, UCV. Doctora en Arquitectura 2008, UCV. Profesora en Pregrado y Postgrado de Historia de la Arquitectura desde 1992, UCV. Investigadora sobre Historia de la Arquitectura y el Urbanismo. Tutora de Trabajos Finales de Grado en Maestrías. Publicaciones especializadas sobre Historia de la Arquitectura y el Urbanismo.

Alfonso José Arellano Cárdenas

Arquitecto, Universidad Simón Bolívar (USB, 1979). *Magister Scientiarum* en Historia de la Arquitectura (UCV, 1996). Doctor en Arquitectura (UCV, 2005). Profesor fundador de la Carrera de Arquitectura de la Universidad Nacional Experimental del Táchira (UNET, 1983) y profesor de cursos de historia de la arquitectura de la Carrera desde 1984. Categoría Titular desde 2005 y Jubilado Activo desde 2010. Profesor de Historia de la Arquitectura, Historiografía de la Arquitectura y Teoría y Métodos de Historia en diversas cohortes de posgrado en UCV (desde 1998) y ULA (desde 2004). Investigador sobre tópicos de la arquitectura y el urbanismo venezolano y tachireño y ponente en eventos nacionales e internacionales. Coautor y autor de libros y artículos especializados en revistas venezolanas. Jefe del Departamento de Arquitectura (UNET, octubre 2007 a marzo de 2010).

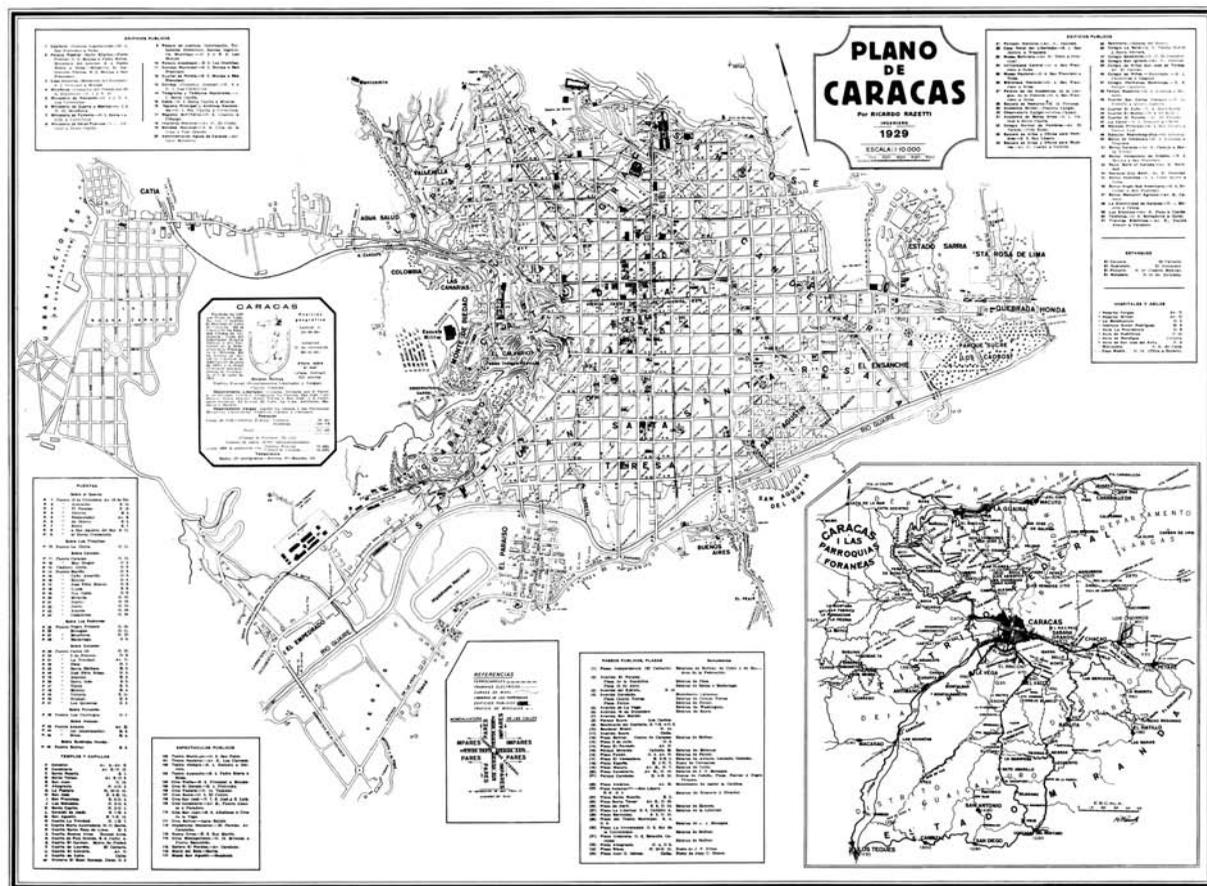
Caracas constituye el más revelador ejemplo de ciudad venezolana donde la multiplicidad y las fluctuaciones de la vida urbana moderna transforman la estructura existente. Entre 1930 y 1960, al tiempo que emerge la Venezuela petrolera, el centro caraqueño tiende a especializarse en funciones administrativas y comerciales cuyo impacto lo trasciende y engloba en un sistema que incluye los alrededores inmediatos y el territorio regional. Tal situación contiene una lógica de la cantidad –masas anónimas inmigrantes y desarraigadas, mercancías y noticias en constante movimiento para el consumo– cuyo predominio hace incoherentes las viejas estructuras de herencia colonial.

Administrar las nuevas y conflictivas magnitudes urbanas, implica recurrir al orden estatal, sometiendo el conjunto de ciudades a la orientación global de los procesos económicos derivados del ingreso petrolero, y ante cuya complejidad se enarbola el recurso del conocimiento, la técnica y el plan racional oficial en la Venezuela petrolera. Ciertamente, en la capital residen las formas administrativas de tal Estado.

La construcción de la Caracas moderna constituye el deseo más significativo dentro de este proceso en Venezuela, a cuya descripción se abocarán las dos partes de este artículo.

I. EL URBANISMO MONUMENTAL PARA CARACAS

Desde la década de los treinta, Caracas, crece decisivamente como un tipo urbano de articulaciones plurales, no obstante lo primario aún de sus varias formas de desarrollo. La multiplicidad de Caracas incluye la concentración del poder político que define el gasto público nacional; el mercado de consumo; la estructura financiera que sustenta intermediariamente la inversión; el equipamiento técnico de una estructura productiva apenas industrial; la fuerza de trabajo de cierta cualificación, es decir, funcionalmente tendiente a la especialización por grupos, socialmente fragmentada; la constante movilización y urbanización de masas; algunas colonias de inmigrantes de España, Italia, Portugal, incluso Estados Unidos, y de Colombia, entre otros, que permiten admitir un grado de cosmopolitismo.



Plano de Caracas 1929, por Ricardo Razetti.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

Hacia 1945, Caracas puede definirse como una entidad variable, históricamente heterogénea e formalmente irrepresentable. La formación de tal Caracas, con efectos devastadores en el casco antiguo, corre paralela a los intentos de su control urbanístico, proceso que se describirá en las sucesivas secciones de la primera parte.

La crisis del centro histórico

A lo largo del siglo XX Caracas es el centro de decisiones políticas y económicas, receptora de recursos e inversiones públicas y privadas en Venezuela. Si bien desde los inicios de la dictadura del general Juan Vicente Gómez entre 1908 y 1935 se establece una capital de facto en la ciudad de Maracay, y la capital nacional no capta la atención oficial, sí se construye una infraestructura vial y sanitaria antes que edificaciones monumentales. A fines de los años 20 esta postura varía, cuando la explotación petrolera impulsa cambios en

una economía tradicionalmente agrícola e influye en las condiciones nacionales y territoriales.

La disponibilidad económica derivada de la renta petrolera permite que en el país el tema edilicio retome importancia, aunado al hecho de que, a partir de 1928 arquitectos venezolanos y extranjeros se insertan en el mercado laboral y responden a los requerimientos de una nueva clientela asentada en ciudades.

Burocracia creciente, actividades terciarias generadoras de empleo y las masivas migraciones campesinas, incrementan la población caraqueña. En ese marco, desde 1925, la empresa privada ante la libertad de acción concedida por el Estado venezolano, asume el rol de interventora –que no planificadora– sobre la ciudad, aprovechando la infraestructura pública para ocupar el estrecho valle con urbanizaciones de variados tipos [Di Pasquo, 1985].

Hacia el norte y oeste ocurre la prolongación inicial de Caracas desde principios del siglo XX, al respecto, una de las primeras críticas la hace el ingeniero Carlos Linares en 1912. Éste sugiere que es hacia el Este hacia donde debe ampliarse la urbe por la longitud aprovechable de la zona, buen clima, capacidad del suelo y las canteras cercanas [Linares, 1912]. Aunque este planteamiento no es atendido por las autoridades, es un alerta temprano sobre la ciudad y sus condiciones.

La falta de un plan coherente de desarrollo no obsta para que desde los años 20 se modifiquen los rasgos tradicionales de Caracas, desalojándose los usos residenciales en el casco central y reforzándose usos comerciales, administrativas, gubernamentales o de servicios, emplazados aleatoriamente sobre el trazado reticular y el antiguo parcelario.

En un proceso de demolición y reconstrucción continua que acarrea crisis y pérdida de identidad de la ciudad como lugar unitario, alrededor de la Plaza Bolívar (antes Mayor) se reemplazan edificaciones históricas y se levanta una heterogénea arquitectura de rasgos eclécticos, art deco, neohispanos o modernos, junto a obras coloniales de los siglos XVI-XVIII.

La expansión caraqueña se relaciona con el incremento poblacional reflejado en Censos Nacionales, que en 1920 reportan 92.212 habitantes, 219.391 para 1936 y 354.138 en 1941 [Alvarado y Estaba, 1985: 168-169]. Este conglomerado humano vinculado con las migraciones –una constante a lo largo del siglo XX– ejerce presión sobre la estructura física y contribuye con su transformación. Del área casi cuadrada del asentamiento urbano primigenio, la ciudad comienza a ensancharse fragmentariamente hacia todos los puntos cardinales en un crecimiento tentacular de variada

estructura y calidad ambiental, vinculándose el casco antiguo con las nuevas zonas sólo por las carreteras.

Tramos inconexos a manera de islotes configuran el crecimiento de la capital apareciendo asentamientos como San Agustín del Norte (1926) que desde el límite oriental inmediato continúa de forma reducida la trama reticular. Más alejadas, las ahora improductivas haciendas se incorporan aceleradamente al tejido urbano apoyándose en las constantes mejoras a la vía que las une con el centro, trazándose urbanizaciones como Los Caobos (1924), Las Delicias y Caracas Country Club (1928) o La Florida (1929) [Di Pasquo, 1985].

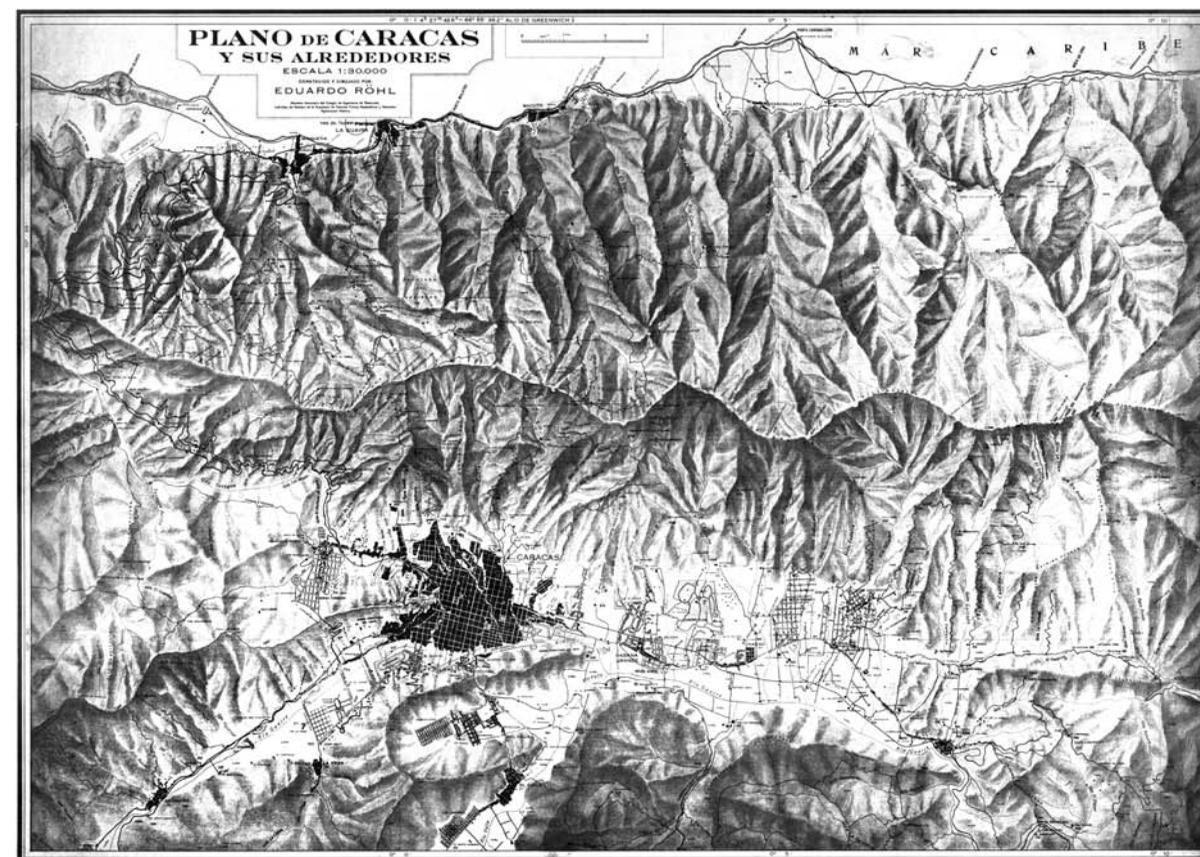
Actividades industriales y agrícolas se localizan al sur y al oeste, junto a residencias populares de Nueva Caracas (1926), San Agustín del Sur y Los Jardines del Valle (1928) aunque, más allá de la vivienda formal, en áreas de accidentada topografía se levantan casas precarias, constituyendo un cinturón de miseria que consolida la segregación social y espacial.

La vieja estructura urbana de calles y manzanas empieza a percibirse como insuficiente para la nueva vida más activa en Caracas, con un centro histórico desvalorizado, desordenada ocupación de tierras a lo largo de las vías, aumento del tráfico automotor y escasez de servicios no proporcionales a la creciente población. Conforme a esta realidad se promulgan leyes, reglamentos y normativas para regular salubridad, tránsito, construcciones e intervenciones urbanas, mas este cuerpo legal no tiene mayor efectividad ante los abundantes problemas que la urbe confronta en su crecimiento.

El crecimiento urbano explosivo

En esa capital nacional en plena transmutación donde se expresan variados temas arquitectónicos, se constata la parcial y no planificada adopción del modelo de ciudad-jardín en cuanto a sub-urbanización y alejamiento del entorno existente, en nuevas áreas residenciales que no son autónomas ni autosuficientes.

La conexión vehicular es el único elemento estructurante del explosivo crecimiento que sin planificación y bajo exiguo control estatal, se concreta en urbanizaciones como Los Magallanes de Catia al oeste, Los Palos Grandes y Los Chorros (1930), Las Flores de Puente Hierro, Campo Alegre y Sebucán (1932) al este o los asentamientos populares construidos por el Estado como Bella Vista (1937) y Propatria (1939). En todos ellos predomina la vivienda unifamiliar aislada, pareada o continua, así como la escasez de servicios comerciales, asistenciales y educativos, insuficiente vialidad, acueductos, cloacas, drenajes y electricidad.

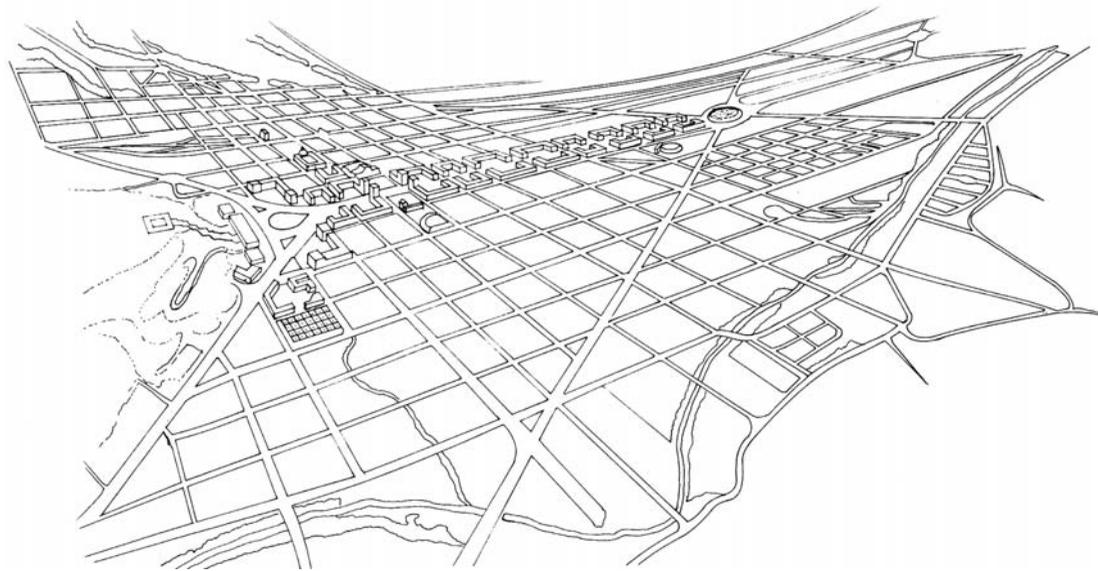


Plano de Caracas y sus alrededores 1934, por Eduardo Röhl.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

Cuando el general Eleazar López Contreras asume la Presidencia de la República en 1936, vuelve la capital a Caracas, y un gobierno urbano más decisivo y actualizado promueve iniciativas para regular el caótico proceso de su desarrollo.

El promotor venezolano Luis Roche (1888-1965) dirige en 1936, una campaña publicitaria y de opinión sobre el “proceso de modernización” que debía realizarse en Caracas, comienza con un artículo “anónimo” sobre el problema del tráfico y su solución [S/A, 1936a] exposiciones públicas y otros textos impresos, en una operación dirigida hacia la deseada transformación y embellecimiento de la ciudad.

Como empresario inmobiliario, Roche se preocupa por el tráfico vehicular, planteando abrir una gran vía en el centro de la ciudad para unirlo con las nuevas urbanizaciones del este [Caraballo, 1989]. Propone crear redes subterráneas de servicios, mejorar el ornato urbano, explica la viabilidad financiera del proyecto de bajo costo y altísima rentabilidad, finaliza con ideas sobre



Plan Monumental de Caracas 1939. Perspectiva.
En Vallmitjana, M. (comp.). (1989). *El Plan Rotival La Caracas que no fue 1939-1989*. Caracas: UCV, PDVSA.

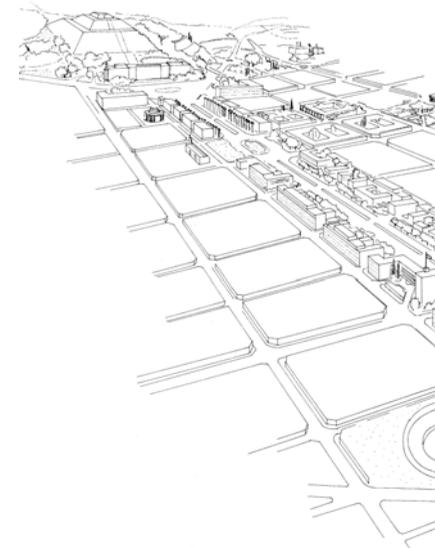
construcción de drenajes y canalización del río Guaire, aspectos que deja esbozados para que las autoridades competentes los acogieran.

Los procesos de renovación y ensanche ocurridos en Caracas en las primeras décadas del siglo XX provocan desajustes que, aunados a las “*expectativas de inversionistas del sector público y la necesidad de formalizar un desarrollo de la ciudad que protegiese los negocios inmobiliarios desataron una trama de gestiones en pos de la modernización*” [Martín, 2004:36] trama en la que intervienen intereses privados, públicos y diplomáticos.

Impelidas a actuar ante los conflictos debidos al crecimiento sin control ni planificación, las autoridades capitalinas –Gobernación y Concejo Municipal del Distrito Federal– crean oficinas técnicas, comisiones de estudios y encargan planes.

En un trato iniciado desde el ámbito diplomático, el gobernador del Distrito Federal Elbano Mibelli (1936-1941), sin contar con el Concejo Municipal, promueve la contratación de profesionales franceses para efectuar un plan regulador para Caracas. Con ese fin, los urbanistas Henry Prost (1874-1959), Jacques Lambert (1891-s/d) y Maurice Rotival (1892-1980) forman en agosto de 1936 una oficina de proyectos de su especialidad para operar en Venezuela, uniéndoseles en 1937 el ingeniero suizo M. Wegenstein (Ibídem).

Entre las críticas acerca de este contrato a extranjeros sin concurso previo, destaca la carta dirigida al Presidente del Ayuntamiento titulada “*La modernización de Caracas*”, donde la



Avenida Central Plan Monumental 1939.
En Vallmitjana, M. (comp.). (1989). *El Plan Rotival La Caracas que no fue 1939-1989*. Caracas: UCV, PDVSA.

Asociación Venezolana de Ingenieros (AVI) presenta un Plan de desarrollo urbano para Caracas que ha preparado junto a profesionales del Ministerio de Obras Públicas (MOP) [S/A, 1936b].

La AVI señala que en el país hay arquitectos e ingenieros especializados en urbanismo, que la Comisión para el Plan Modernizador colaboraría con el Concejo y no objetan la contratación de extranjeros como asesores. Por el análisis del financiamiento requerido recomiendan ejecutar obras por contrato y crear una Sala Técnica en Ingeniería Municipal, que se inaugura en noviembre de 1936 [Martín, 1989].

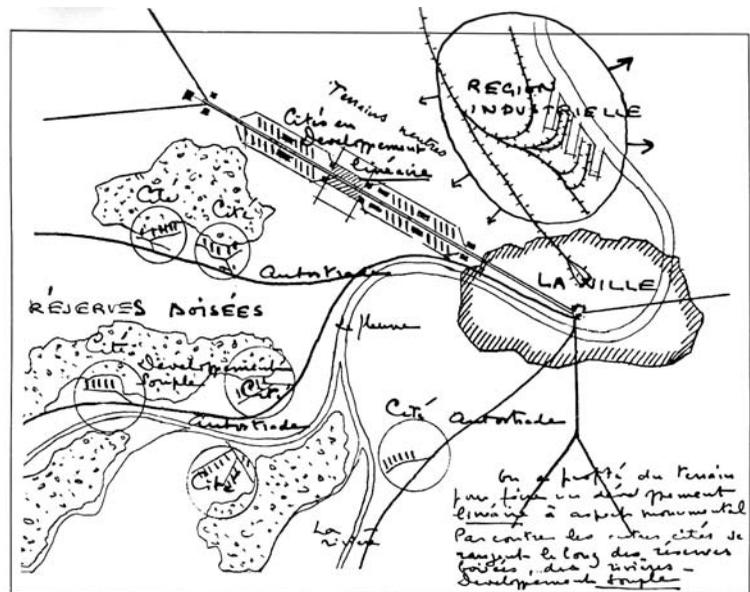
Los planos de la AVI/MOP sobre la totalidad del valle hasta Petare, prevén el crecimiento futuro de la ciudad hacia el este, zonificación y reserva para vivienda obrera y una red vial que organiza supermanzanas en el área central, lo cual obligaría a la demolición de gran parte de ese sector. Todos los estudios y trabajos se entregan al Concejo y en agosto de 1937 el MOP presenta el Anteproyecto de Urbanismo del Valle de Caracas, aprobado preliminarmente en noviembre.

El Plan no es aceptado por el gobernador Mibelli quien contrata a los urbanistas extranjeros, en abril de 1938 establece la Dirección de Urbanismo y obtiene los documentos del Plan AVI/MOP que son revisados por esa Comisión y por los franceses, quienes aprovechan “*todo el material acumulado por el MOP en propuesta y en información base*” incluyendo la idea de intervención sobre el centro urbano [Martín, 1989:82].

El Plan Monumental de 1939

El Plan de Urbanismo contratado a Prost, Rotival, Lambert y Wegenstein debía prever un trazado vial adecuado para el creciente tránsito automotor, localización de edificios estatales y normativa para el crecimiento de la urbe. Rotival y Lambert, quienes finalmente hacen la propuesta, le dan preponderancia a la renovación de la ciudad en vez de a su expansión, y a la valorización del centro, tomando como referencia el París decimonónico de Haussmann.

Para 1939 está listo el Plan Monumental de Caracas (conocido como Plan Rotival) cuyo elemento esencial es un enorme eje vial situado en pleno casco urbano, una cuadra al sur de la plaza Bolívar, nombre que toma esta avenida de 30 metros de ancho. Esta vía central se extiende entre una redoma a la altura de Parque Carabobo al sste y la colina del Parque El Calvario al oeste, a cuyo pie se construiría una plaza y un nuevo Capitolio, detrás sobre el cerro, una pirámide-Sagrario para el Libertador [Revista Municipal, 1939].



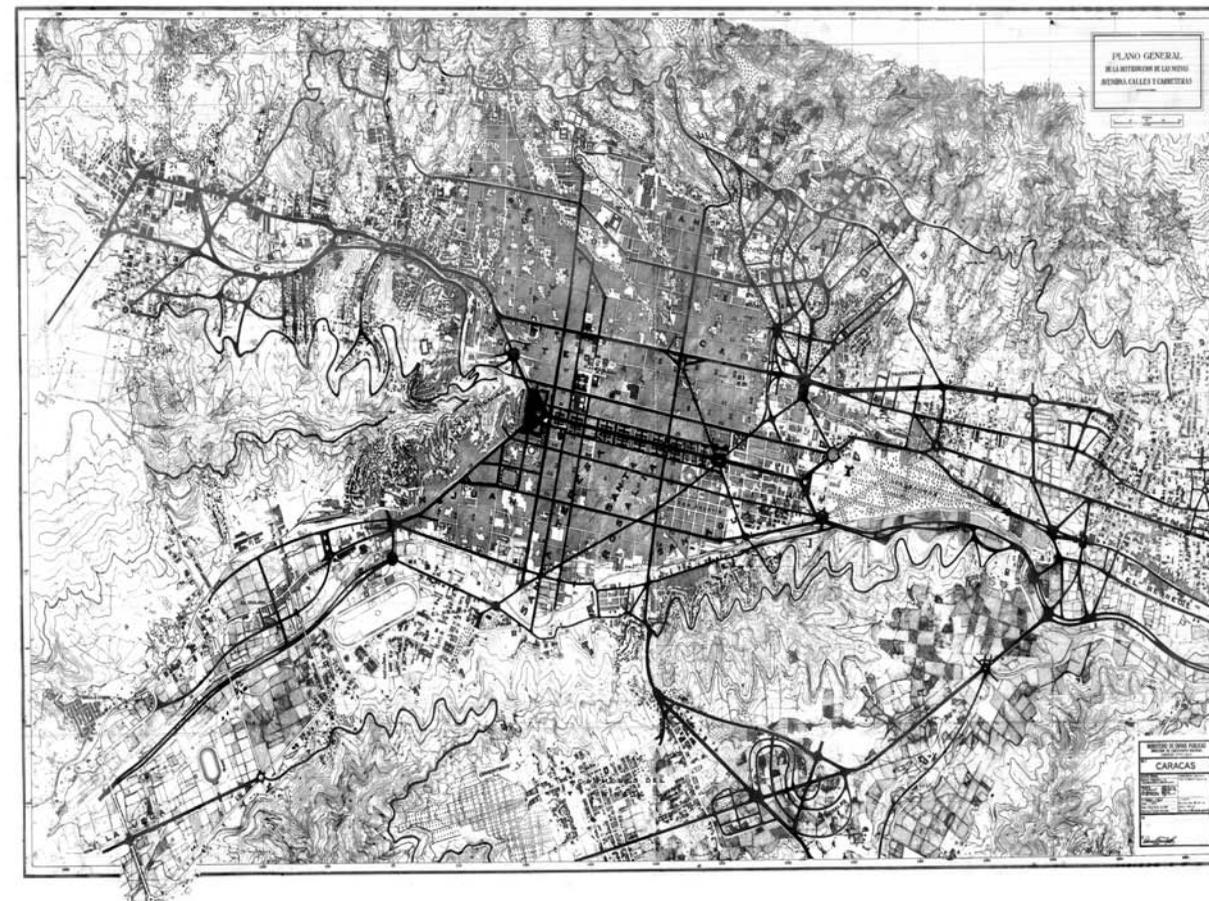
Les grands ensembles. En Rotival, M. "Les grands ensembles". L'Architecture d'aujourd'hui, Paris, N°6, juin 1935, p. 63.

Frente a El Calvario, generando un abierto espacio triangular, la avenida Bolívar se reúne con las preexistentes avenidas San Martín y Sucre que enlazan suroeste y noroeste de la ciudad. En lugar de diseminar en varias vías la conexión Este-Oeste, Rotival plantea esta única gran arteria vial, siguiendo el patrón de los grands ensembles expuesto en 1935 [Rotival, 1935].

Otras diagonales cruzan el eje monumental para distribuir el tráfico mediante redomas, obviamente, no se continúa la retícula fundacional al sobreponérsele otro trazado. La construcción de la avenida entre las calles Este-Oeste 6 y 8 implica demoler edificaciones coloniales y decimonónicas. Una vía peatonal pasa por el centro de las manzanas entre la avenida Norte-Sur y la calle Norte-Sur 2 para unir una de las plazas del eje con la plaza Bolívar [Jaua, 1989].

Entre las ausencias del Plan del francés está la infraestructura y áreas para viviendas obreras, considerando que los problemas se resuelven por la construcción de nuevas avenidas, plazas, paseos y fachadas, previéndose como indispensables los trabajos que "permitan crear en Caracas un conjunto arquitectural que preste a la ciudad un mejor aspecto" [Revista Municipal, 1939: 31].

La idea de que el carácter estético de la urbe lo determina la ejecución de una porción de ella sustenta el Plan para Caracas, resaltando el que el crecimiento no sería a partir de su casco histórico sino desde el centro intervenido al modo *haussmanniano*, comunicado con las recientes urbanizaciones por vías rápidas.

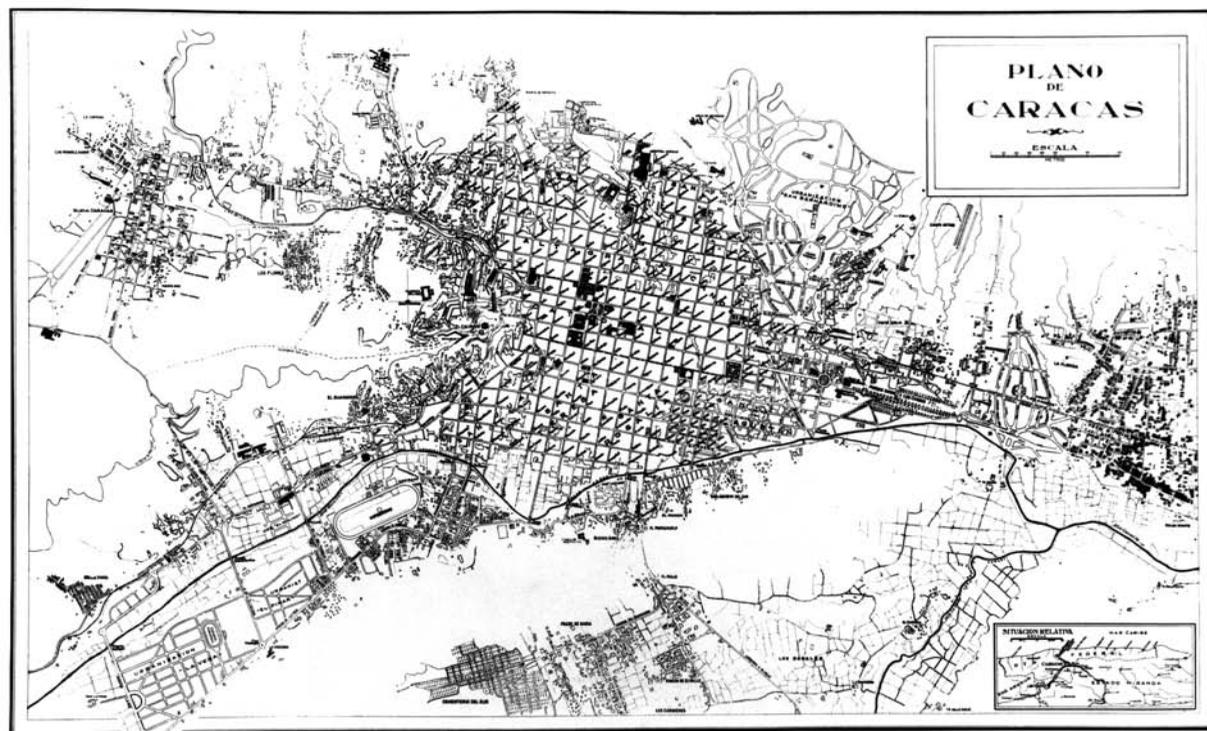


Les grands ensembles. En Rotival, M. "Les grands ensembles". L'Architecture d'aujourd'hui, Paris, N°6, juin 1935, p. 63.

A diferencia de la visión que sobre los grandes conjuntos modernos presenta Rotival en 1935, en el Plan para Caracas no se prevén espacios industriales ni verdes, tampoco autopistas ni conexiones ferroviarias entre el casco antiguo y los nuevos desarrollos, enfocándose su propuesta en la composición academicista del centro urbano y en la imagen de los edificios bajos alineados ante aceras arboladas, a los lados de la gran avenida [Rotival, 1935].

En julio de 1939 el gobernador Mibelli presenta el Plan Rotival ante el Concejo Municipal. Discutido en abril de 1940, el Ayuntamiento apunta que el Plan sólo prevé la conformación central y vertebración del sistema vial futuro en un sector determinado, pero que no planifica otros sectores ni la reserva para viviendas obreras; en lo legal, su aplicación requeriría reformar ordenanzas municipales y la ley nacional sobre expropiaciones por causa de utilidad pública [Martín, 1989].

La Municipalidad otorga conformidad condicionada a las líneas generales del Plan así como al Plan Director de calles y aveni-



Plano de Caracas 1940.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

das, pero, ante la falta de propuestas concretas y definidas –cálculo estimado de costos, duración de obras, financiamiento– no autoriza el inicio de los trabajos indispensables y el Plan Rotival queda suspendido, mientras el Plan de Vialidad opera sin normativa.

El urbanismo decimonónico francés se manifiesta en el Plan Rotival y en la solución de cirugía con la cual pretende intervenir la ciudad tradicional, para insertar nuevas vías y ampliar las existentes. Soslayando la realidad del crecimiento de la urbe enfatiza la revalorización del centro y el proyecto arquitectónico de la vía monumental, rompiendo el crecimiento progresivo del casco antiguo, sancionando la división de la ciudad en dos polos y definiendo zonas urbanas según el ingreso y el papel en el proceso de producción.

Prioridades sociopolíticas contra el Plan

Como se ha dicho, el Concejo Municipal no aprueba los trabajos indispensables para el Plan Rotival y el informe de 1940 de la Comisión nombrada *ad hoc* para su revisión, indica que la transformación racional del casco de Caracas debía lograr las mínimas exigencias higiénicas y solucionar los problemas de vivienda. Contemporáneamente a la II Guerra Mundial, esos argumentos sociales y sanitarios son rescatados por el gobierno del general



Reurbanización El Silencio y Plaza Urdaneta 1945.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

Isaías Medina Angarita (1941-1945) en pro de la mejora de las condiciones de vida en el país.

Apertura política, legalización de partidos y aceptación de sindicatos ocurren durante la presidencia de Medina, también son atendidos seguridad social, derecho laboral e infraestructura. Así, se pone en marcha la Ley del Seguro Social Obligatorio de 1940, se crea en 1945 el Instituto Central de Seguro Social, la Ley del Trabajo se reforma parcialmente y se fija el salario mínimo [Polar, 1997].

El mejoramiento de la educación disminuye el analfabetismo al 50%, se construyen grupos escolares y se expropia la Hacienda Ibarra para erigir la Ciudad Universitaria de Caracas. A la par, el Censo de Población de 1941 muestra que del total de 669.752 viviendas existentes, el 60.8% son ranchos, la mayoría en zonas rurales, aunque hay 5.437 en Caracas [Ministerio de Fomento, 1947].

En ese panorama, los numerosos temas sociales que son prioritarios para el gobierno, llevan a desestimar planes estéticos como el Rotival. Apoyado por el nuevo Concejo Municipal, el Presidente Medina dispone en agosto de 1941 que al pie de El Calvario, en vez de Capitolio y Sagrario, el Banco Obrero construiría viviendas en el sector insalubre llamado *El Silencio*.

Una vez realizada una labor de propaganda, el desalojo de los pobladores del barrio y su demolición, el arquitecto venezolano Carlos Raúl Villanueva (1900-1975) proyecta sobre 9.5 hectáreas, la Reurbanización El Silencio (1942-1945) conformada por 7 bloques de 4 y 7 pisos con 707 apartamentos, 207 comercios, corredores techados y una gran plaza nombrada Urdaneta.

El cambio de planes del Ejecutivo deja sin efecto el remate previsto por Rotival, aunque en la propuesta habitacional se impone respetar áreas y retiros necesarios para la futura vía monumental [De Sola, 1987]. Entre los bloques bajos N° 2 y 3 se situaría la Avenida Bolívar, enfrentada en su extremo oeste con la Plaza Urdaneta y el Bloque N° 1 de mayor altura, cuyos patios internos miran hacia El Calvario [Villanueva, 1950].

El Silencio es la obra de mayor escala e importancia ejecutada por el Banco Obrero desde su creación en 1928. Al intervenir en el corazón de la urbe, crea una estructura técnica que hace posible su materialización, en sintonía con el gobierno medinista que considera que esta reurbanización capitalina “*resuelve a la vez, problemas sociales, higiénicos, arquitectónicos y de vialidad, en fin, problemas humanos*” [Banco Obrero, 1943: s/p].

Las cualidades positivas del proyecto de Villanueva no ocultan las trasgresiones al Plan Rotival, con la sustitución del centro



Bloque N° 1 Reurbanización El Silencio 1945. De Sola, R. (1987). Reurbanización “El Silencio” 1942-1945 Crónica. Caracas: Fundación Villanueva.



Avenida Bolívar y El Silencio.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

cívico por viviendas, la “privatización” del Parque El Calvario para los residentes de El Silencio y la eliminación del remate verde en la perspectiva final de la avenida. La intención de controlar el crecimiento de Caracas mediante el Plan Monumental no logra mayores resultados y continúa la expansión anárquica estimulada por las presiones demográficas y especulativas, pero la propuesta vial perdura así como la Avenida Bolívar, iniciándose desde 1945 las gestiones para su construcción.

II. LA PLANIFICACIÓN MODERNA DE CARACAS

Con el Plan Monumental se intenta orientar globalmente la racionalización que demanda Caracas, al materializar utópicamente una primera representación de forma urbana, la de la “ciudad del consumo”, de una Caracas parasitaria de la plusvalía en buena medida agrícola e incipientemente petrolera de la Venezuela de entonces. Sin embargo, en el tipo de respuesta a la pluralidad de acontecimientos que sobrepasan el puro consumo puede entenderse las limitaciones del Plan Monumental.

Desde 1946 el desarrollo de una Venezuela de considerables ingresos petroleros toma forma en Caracas como modernización de las estructuras urbanas. La actualización de la capital constituye un objetivo fundamental. Se produce desplegando en su superficie una incansable reconstrucción, yuxtaponiendo tejido densificado y grandes infraestructuras viales.

La transformación de Caracas se rige por la improbabilidad, la polifuncionalidad, la multiplicidad y la desorganicidad. Estos “principios” son referidos constantemente en las más significativas experiencias modernas de planificación e intervención urbana de Caracas. En ocasiones velándolos, pero en general silenciando la racionalización que exige la dinámica existencia colectiva en la Caracas ya metrópoli, en un proceso que será tratado en las secciones de la segunda parte.

El Plan Regulador de 1951

A finales de los años cuarenta, la Caracas que representan los estudios de la Comisión Nacional de Urbanismo, constituida en 1946 con el fin de realizar factibles planes urbanos de Caracas y otras capitales del interior, acusan la ausencia de organicidad metropolitana: creciente diseminación del tejido y de la población; congestión del tráfico; densificación incontrolada de los sectores oeste y central; abigarramiento del tejido urbano en el conjunto de los 34.000 ranchos censados; plurifuncionalidad desordenada; minimización de las áreas para actividades recreativas; incoherencia en la dotación de servicios; dispersión administrativa. La diversificada vida de Caracas, en incremento, ha desbordado los instrumentos de control por parte del Estado. Tal representación, empero, escuda una voluntad de poder.

La información generada por la Comisión sustenta operaciones urbanas de gran envergadura. Efectivamente, el privilegio a las inversiones en infraestructuras para el desarrollo económico a gran escala instituye una tendencia que afecta enormemente la estructuración física de las entidades urbanas. Conceptualmente se produce como sustitución del urbanismo por la planificación urbana y se va concretando durante los años cincuenta. Fragua en la Comisión desde su constitución y se incrementa desde 1957, cuando el MOP asume sus funciones.

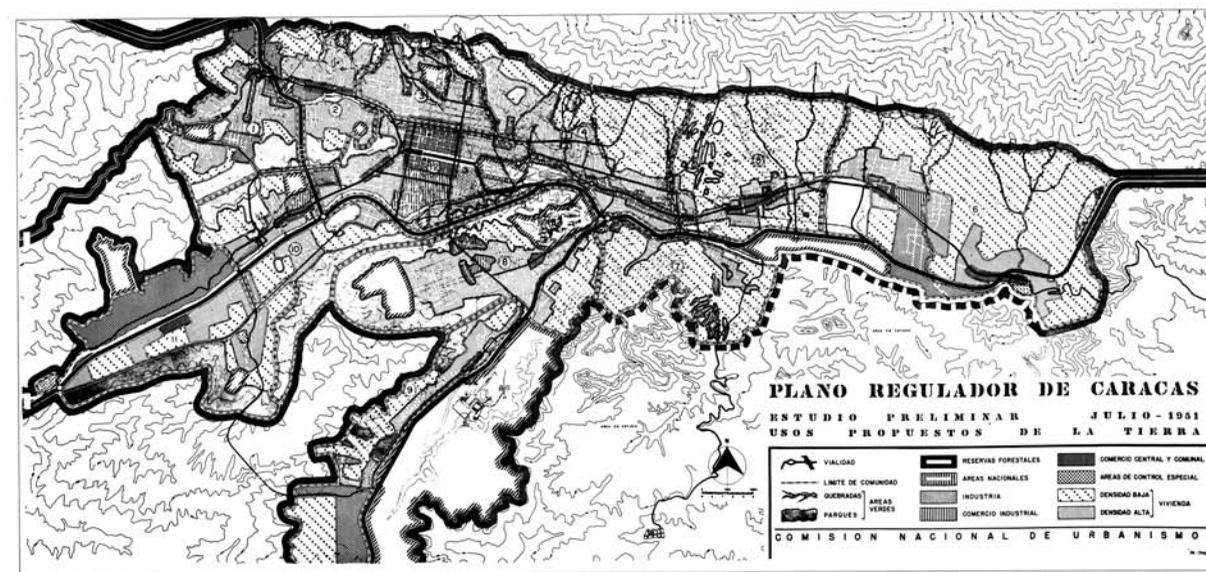
La nueva contratación de Maurice Rotival ese año de 1946, quien ha trabajado en los Estados Unidos en varios lapsos desde 1934, significa la aplicación de tales técnicas en Venezuela. El funcionalismo urbano que despliega Rotival lo acerca a Le Corbusier y Marcel Lods, representantes, como él, de la étonnante generation de 1890: “*profetas del moderno, de la razón, de un mundo nuevo resultante de la revolución industrial y haciendo tabla rasa del pasado*” [L’Architecture d’aujourd’hui, 1980: V]. En 1950 la Comisión contrata además al norteamericano Francis Violich, concededor de las ciudades latinoamericanas, quien sostiene un enfoque instrumental y normativo de las intervenciones [Martín, 1994: 373-376].

Ambos planificadores orientan el trabajo de la Comisión, aunque sin claras oportunidades de concretarlo en unas ciudades venezolanas ya dominadas por la voracidad especulativa sobre el suelo urbano y los bienes inmuebles. El producto fundamental de la Comisión es el conjunto de Planes Reguladores para Caracas y varias ciudades del país. A tal efecto, se responsabiliza individualmente a arquitectos, ingenieros y planificadores que trabajan en ella. Importantes figuras de la Comisión son, en su formación, Leopoldo Martínez Olavarría, Gustavo Ferrero Tamayo, Carlos Raúl Villanueva, Carlos Guinand Baldó, Antonio Cruz Fernández, Julián Ferris y Martín Vegas. No ha existido otra época en que la fluidez y coincidencia entre poder y saber haya sido mayor [Arellano, 2001: pp. 185-192].

La diversidad de problemas urbanos, desde la extensión de la ciudad hasta la dispersión de la administración pública, pasando por el creciente fenómeno de los barrios de ranchos, se afronta con los instrumentos de análisis e intervención de la Carta de Atenas. Redactada en 1933 pero publicada en 1943, su tardía difusión hace sospechar de la escasa vigencia del instrumento para sus impulsores. Sin embargo, es asumida acríticamente por la Comisión como metodología universal, con su simplificada separación de usos urbanos –trabajar, habitar, circular y recrear–; sus generalizantes definiciones de densidades, retiros, alturas y reglamentos; su mecánica seguridad en el papel regenerador de la tecnología moderna y de la reestructuración vial; sus neutrales señalamientos acerca de las contradicciones derivadas del sistema capitalista de propiedad privada y control del suelo urbano, en un cuadro operativo que subyace en los problemas urbanos contemporáneos.

La Comisión se propone la recuperación de la unidad urbana. En una acción similar a la de las vanguardias europeas más positivas de principios del siglo XX para cualificar la gran ciudad, hace suya la tarea de asegurar una nueva pero universal construcción de la “ciudad funcional”. Mente planificadora y metrópoli se reconcilian idealizadamente en puras relaciones de áreas y líneas imaginarias o estructuras viales, al tiempo que destaca la escasa producción escrita de los miembros de la Comisión en torno a la operación, exceptuando a Rotival.

Así, el principal objetivo del Plan Regulador de Caracas de 1951 es “la organización de la vivienda, su protección y desarrollo, asegurar la eficiencia de las comunicaciones de aquella con los centros de trabajo y ubicar los centros de trabajo de tal manera, que éstos se desarrollen, crezcan y funcionen adecuada y convenientemente separados de las áreas propias de la vivienda” [Comisión Nacional de Urbanismo, 1951: 5]. La

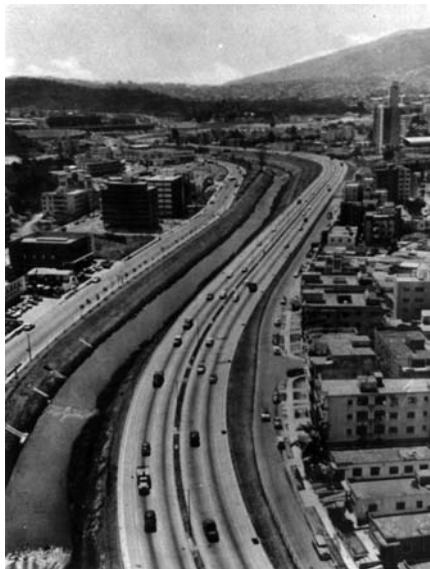


Plano Regulador de Caracas 1951. Usos Propuestos de la Tierra. En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

depuración de códigos funcionales a partir de una aproximación abstracta a la gran ciudad, aspira utópicamente a conformar el medio de la planificación autónoma.

Doce comunidades definidas mediante líneas segmentadas y subdivididas en Unidades Vecinales, conforman los lugares del puro habitar: vivienda, educación, servicios comerciales y complementarios. Parten de la densificada Catia y avanzan a lo largo del valle de Caracas hacia las dispersas urbanizaciones del este, luego retoman las áreas al sur del río Guaire, incluyendo las que penetran entre las estribaciones montañosas de ese lado, todas pivotando en torno a la zona central. Los lugares de trabajo, sectorizados en áreas determinadas, se concentran y clasifican por tipos al extremo este, al suroeste y, fragmentariamente, a lo largo de la salida hacia La Guaira, mientras que las áreas verdes y de recreación se identifican diseminadamente en manchas concentradas. Paralelamente al Guaire o dirigiéndose a la zona de El Valle y desde Catia a La Guaira, tres autopistas vertebran el conjunto de comunidades y se alimentan de éstas a través de avenidas, mientras que al interior de cada Unidad Vecinal se despliegan avenidas y calles. Los términos y las categorías mismas a través de las cuales toma forma la propuesta de la Comisión, están fijadas en función de las necesidades sociales preexistentes.

La elevada cota de orden del Plan Regulador de Caracas del 51 contrasta con el bajo nivel de su eficacia. No hace falta referir la estabilidad del caos urbano durante los años posteriores, para advertirlo. En los mismos juegos de poder que se producen en los



Autopista del Este a la altura de Bello Monte.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).



Plaza Venezuela y Autopista del Este.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).



Avenida Fuerzas Armadas, al fondo cerro Ávila.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

grandes ingenieros europeos de la época. Realizados por la empresa Campenon Bernard, en su construcción se emplearon arcos de “vigas de cajón”. La autopista es inaugurada a finales de 1953, luego de un cuantioso gasto que supera extensamente lo previsto³.

La gran operación de prolongación concéntrica de Caracas incluye un teleférico para comunicar desde Maripérez la Estación de Teleférico y Hotel Humboldt (1956), del arquitecto Tomas Sanabria (1922-2008), que se construye en la cima del Ávila. El hotel es una “torre de luz” que ofrece vistas en 360° y un caso ejemplar dentro de la experiencia y formas que adquiere la arquitectura moderna en Caracas.

Consecuente con el intento de proporcionar la mayor continuidad a los flujos económicos, la mayor parte de las acciones oficiales en materia de vialidad urbana confluye en Caracas. La Autopista del Este (1951-1956) constituye la más importante operación inicial en el desarrollo de un rápido soporte vehicular para atender las grandes movilizaciones que se van imponiendo en la metrópoli. Partiendo del extremo este de Caracas, recorre periféricamente, bordeando el río Guaire, el tejido conformado hasta entonces, ligándose con la Avenida Bolívar (1953), la avenida central del Plan Monumental, que penetra en el casco central finalizada su demorada construcción. Adicionalmente se construye la Autopista de El Valle (1956-1958), al igual que la anterior, con enlaces y dispositivos de interconexión. Mientras tanto la Avenida

Francisco de Miranda (1952-1958) atraviesa longitudinalmente el este del valle, en paralelo a la Autopista del Este.

Particularmente el centro de Caracas es afectado por las nuevas consideraciones viales, implicando vastas demoliciones del tejido histórico de Caracas para ampliar las viejas calles y permitir los retiros requeridos a las nuevas construcciones. Desde el Plan Regulador y las Ordenanzas de Zonificación de esos años, mientras tanto, se asignan nuevas alturas y densidades al área central, privilegiando usos de oficina, comercios y diversión. Entre 1953 y 1959 la estructuración vial se consolida en las grandes avenidas Urdaneta, Fuerzas Armadas, Sucre, San Martín y Nueva Granada, si bien el perfil urbano contiene desde entonces numerosos lotes vacíos y paños de fachada de escasa consistencia.

Tal operación sobre la vialidad central revela sus intenciones en la construcción del complejo de oficinas, grandes centros comerciales, espacios abiertos y, particularmente, de compañías petroleras y grandes consorcios, a lo largo del gran eje este-oeste que vertebra la autopista recién construida. Ciertamente, recurriendo a la tipología del rascacielos o del bloque laminar, así como del *mall*, las edificaciones que se erigen en tales áreas transparentan la metrópoli en la concentración de la actividad terciaria que allí predomina.

Símbolos urbanos y negatividad

A las autopistas y avenidas urbanas que intentan estructurar el movimiento metropolitano, hay que agregar un grupo de conjuntos urbanos construido durante los años cincuenta que reconoce, en positivo, el comportamiento “sin cualidad” de la Caracas del siglo XX. Ligado a las necesidades de imagen del régimen político de esos años, el novedoso grupo ostenta una organicidad morfológica que contrasta la anarquía estructural de la concentración terciaria que es la Caracas moderna.

El conjunto de edificios del Centro Simón Bolívar (1949-1955) espera atender y modelar los requerimientos del creciente mundo de negocios privados en el centro de Caracas. Es realizado por un equipo de profesionales dirigido por el arquitecto Cipriano Domínguez (1904-1995), imitando austeramente la notable organización de la empresa arquitectónica del Rockefeller Center de Nueva York. Al superponerse a la trama urbana tradicional y reconectar subterráneamente las cercenadas calles mediante un sistema de circulación, terminal de pasajeros y estacionamientos, el conjunto racionaliza el sistema de tráfico, liberando las plantas inferiores para la función comercial y el peatón en plazas públicas y

³ El cuadro de grandes operaciones de infraestructura territorial de los cincuenta lo completan la Autopista Regional del Centro, para conectar a Caracas con Maracay y Valencia, la Autopista Valencia-Puerto Cabello, y la construcción del Puente sobre el río Uribante de 95 metros de luz en la carretera de los Llanos, entre San Cristóbal y el centro del país.



Centro Simón Bolívar y Avenida Bolívar hacia el oeste.
En "Caracas reprise du plan d'aménagement 1950-1960", L'Architecture d'aujourd'hui, París, N° 33. París: 1951.



Paseo Los Próceres.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

galerías. Este logro sectorial, junto con la jerarquizada configuración morfológica del conjunto, constituye no obstante una declaración ideológica, al erigir una suerte de eufemismo de los mecanismos económicos de la especulación inmobiliaria que se entronizan en el centro de Caracas.

El conjunto de la Academia Militar y Círculo Militar (1951-1954) se convierte en la principal sede del ejército en la capital para atender actividades educativas y recreativas. El proyecto urbano y arquitectónico de Luis Malaussena (1900-1963) quiere imponer un orden primigenio que oriente futuros desarrollos de Caracas en la salida hacia los valles centrales del país. Comprende un monumental conjunto de neoclásicos edificios educativos desde donde se inicia una gran avenida, el Paseo de Los Próceres, continuándose en la Avenida "Los Ilustres" que corre paralela al río El Valle. Al proponerse como obligación autoritaria de la estructura urbana, como valor impuesto, el conjunto de La Nacionalidad no consigue organizar la caótica expansión de Caracas.

Como gran rótula entre los dos grandes ejes de la Avenida Bolívar y el conjunto de La Nacionalidad, se erige la Ciudad Universitaria (1944-1958). Proyectada por Carlos Raúl Villanueva, precisamente esa función de articulación sublima orgánicamente la fragmentación que en Caracas ya es un comportamiento del sistema. Así, Villanueva recurre al moderno concepto de campus, con volúmenes dispersos para alojar facultades y demás actividades, dentro de una trama abierta de jardines y red vial periférica. Encuentra en esa dispersión una cualidad que le permite desde el uso unificador del concreto armado y de los dispositivos de acondicionamiento ambiental, hasta la convocatoria de artistas nacionales y extranjeros para realizar la "síntesis de las artes" de vanguardia (prescindiendo de artistas contemporáneos que desarrollan una notable obra indigenista en plazas y edificaciones institucionales de la capital), pasando por el valor cohesionador que asigna a la vegetación tropical. Todo obliga permanentes transiciones a escala arquitectónica y urbana como la que cumple la Plaza Cubierta (1953), el espacio estelar de la Ciudad Universitaria.

Ya en los mismos años cuando se producen estos proyectos y se inicia su realización, el auge constructivo en la capital hace pensar que la metrópoli se construye sola, con independencia de visiones de lo que "debería ser". Entre 1948 y 1955 el desarrollo de la construcción en el Distrito Federal cuadruplica el del resto del país, al tiempo que el precio de los terrenos crece exponencialmente, el valor de las operaciones de compra-venta se triplica, crecen las hipotecas y el mercado de capitales se expande notablemente. La



Ciudad Universitaria de Caracas 1944-1958.
En INFODOC, FAU, UCV (Base de Datos).

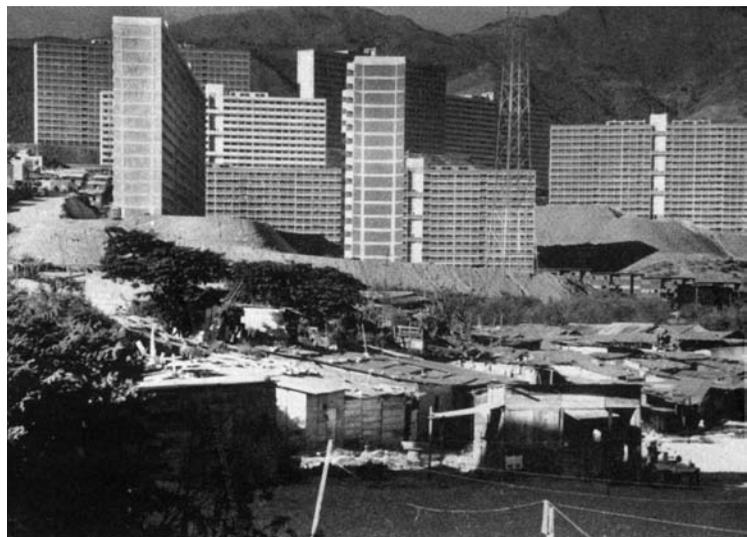
negatividad de la metrópoli a cualquier valor se expresa, primordialmente, en urbanizaciones especulativas hacia el este y el sur; negociados cambios de zonificación que significan la coexistencia de quintas y edificios; enraizamiento del fenómeno de la especulación urbana; demolición del patrimonio edificado y muerte del centro histórico; invasiones de cerros y quebradas como fenómeno de apropiación del territorio urbano; expansión de la urbanización marginal; incorporación de parroquias foráneas y consiguiente voracidad especulativa; hipertrofia y pluricentralidad de la actividad comercial; intensificación del tráfico; grandes migraciones de población a Caracas que van a ocupar insospechadas áreas y van a concretar modos de subsistencia informal [Lovera y Martín, 1994].

Particularmente, tal ocupación no puede ser detenida a través de los impresionantes esfuerzos de urbanización de vivienda popular que vienen desplegando los gobiernos, acentuadamente desde 1945. De las sencillas urbanizaciones del Trienio Revolucionario (1945-1948), se pasa, primero, a las *siedlungen* caraqueñas fundadas en la experiencia alemana de los años de 1920, y luego, a la configuración y uso de los superbloques, durante el régimen perezjimenista (1948-1958). Estos constituyen las piezas fundamentales del Plan Nacional de Vivienda 1951-1955 a partir del cual se diseminan unas 40 de tales edificaciones en Cerro Piloto, con todo lo cual se aspira eliminar el "problema de los cerros", las concentraciones de ranchos en la ciudad [García y López, 1989]. El despliegue urbanístico y técnico tiene su esplendor en el conjunto de la Comunidad 2 de Diciembre (1955-1958), tres grandes Unidades Vecinales con superbloques en un área de dos millones de metros cuadrados, cuyas terrazas bordeadas por vías vehiculares son conformadas mediante grandes movimientos de tierra tratando de evitar toda perturbación extraña al objetivo de conseguir un lugar ordenado y de masas.

Los barrios de ranchos

El vertiginoso crecimiento poblacional de Caracas tiene en el barrio de ranchos su más importante tejido de captación. Este tipo de tejido existe no solamente en Caracas, otras ciudades venezolanas los sobrellevan con mayor intensidad que Caracas, pero en esta metrópoli son más visibles.

La consolidación del barrio de ranchos en Caracas ha sido irrefrenable por parte de políticas estatales como la de desconcentración. Su desarrollo es incontrolable dada la atracción que ejerce la modernización de Caracas como expectativa de mejor vida [Banco Obrero, 1953]. La migración hacia Caracas alimenta el comportamiento urbano de la población venezolana, que no puede



Ranchos al pie de superbloques Lomas de Propatria 1956.
 En *Así Progresa un pueblo; diez años en la vida de Venezuela*. Homenaje al General Marcos Pérez Jiménez con motivo del tercer aniversario de su posesión como Presidente Constitucional de Venezuela. (1956). Caracas: Mendoza & Mendoza.

ser absorbida por la estructura de empleo de la capital, mucho menos captada por las políticas de realización de vivienda popular del Banco Obrero a lo largo de todo el período. En 1961, casi la tercera parte de los habitantes de Caracas vive en barrios, en unos 60.000 ranchos.

Construidos inicialmente con desechos de madera y de láminas, cartones, recortes de tablas, neumáticos de automóviles y otras piezas rudimentarias, van progresando mediante la sustitución de la estructura inicial por piezas más sólidas. Los ranchos se distribuyen en conjuntos de trazado improvisado, en zonas marginales relacionadas al mercado del suelo urbano, bien en la periferia de la ciudad, formando el cinturón de miseria de los cerros que la rodean, bien formando tugurios en quebradas, debajo de los puentes y autopistas, o en franjas de terreno del centro de Caracas.

Los barrios constituyen el producto de la propia actividad constructora de sus habitantes, con importantes formas de organización. Sin embargo, apenas están presentes en buena parte de los estudios que realizan comisiones y despachos oficiales del urbanismo venezolano. Entre 1946 y 1958 la meta oficial es su erradicación, objetivo imposible de alcanzar en el contexto del carácter estructuralmente inestable del capitalismo venezolano. A partir de 1958, su parcial aceptación corresponde a una realidad en que las formas de negocio inmobiliario, transferencia de capitales y especulación toman formas singulares en este ámbito.

Las formas de montaje fragmentario características del barrio de ranchos, hacen de estos un factor determinante de la configuración urbana de Caracas. Se manifiestan también como producto de la “máquina social” que es la metrópoli: y en la medida que el barrio de ranchos nunca se presenta como un objeto, sino como montaje elemental de células singulares reproducibles al infinito, indica que Caracas ya no es “lugar” ni “espacio”, como enuncian las aproximaciones morfológicas y ambientalistas, sino reproducción fractal sobre un territorio.

Conclusiones

Mientras que en el antiguo ambiente ciudadano de Caracas los objetos constituyen un producto, una manufactura, en la metrópoli los objetos así concebidos constituyen una incompatibilidad. No es una casualidad o, menos aún, simplemente una “falta de conciencia”, la realidad de la demolición del patrimonio edificado. Se trata más bien de una catástrofe cultural por la que al desaparecer la ciudad tienden a desaparecer los objetos a los que sirve de contexto.

Las aparentemente más funcionales proposiciones de reorganización de la ciudad del siglo XX a partir de la arquitectura han padecido dramáticos reveses. En el contexto de la metrópoli venezolana de estos años, el imperativo de la funcionalidad o la forma de Caracas es utópico. Las estrictas leyes del beneficio y el mercado hacen que la indetenible construcción de rascacielos y edificaciones, a la vez que la incontrolable práctica de las demoliciones sobre la vieja trama, no conozca otra razón fuera de su propia individualidad ni acepte indicaciones de orden ideal.

Lo efímero en la Caracas metropolitana puede palparse en la relación entre sistema vial y colmatado urbano. La autopista es el dispositivo de mayor incidencia en la apreciación efectiva de Caracas como metrópoli total. Paradójicamente, comunica pero desintegra, minimiza el intercambio social eliminando los cruces y los contactos que estos conllevan. A tal desintegración dinámica corresponde la forma que toma la construcción del resto de Caracas, en tanto allí se van reproduciendo ranchos, edificios de apartamentos u oficinas, conformando una tipología espacial urbana totalmente fragmentaria. Este es el rasgo que buena parte del urbanismo moderno oficial de Caracas y de algunas posturas de humanización de la ciudad, quieren ilusoriamente ahuyentar. Pero lo hacen, al parecer, más para justificar a sí mismas su existencia que para operar con efectividad en la gran ciudad, pues no logran afrontar directamente su acontecer real, su productividad y el papel que les asigna la división social del trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

ALVARADO, YVONNE Y ESTABA, ROSA (1985). *Geografía de los paisajes urbanos e industriales en Venezuela*. Caracas: Ariel- Seix Barral Venezolana.

ARELLANO, ALFONSO (2001). *Arquitectura y urbanismos modernos en Venezuela y en el Táchira 1930-2000*. San Cristóbal: FEUNET.

BANCO OBRERO. (1943). *Actividades del Banco Obrero Reurbanización "El Silencio"*. Caracas: Élite.

BANCO OBRERO (1953). *Informe preliminar sobre el Cerro Piloto: el problema de los cerros en el área metropolitana*. Caracas: Banco Obrero.

BUSTAMANTE LUCIANI, N. "Medina Angarita, Isaías, gobierno de". En *Diccionario de Historia de Venezuela*. (1997). Caracas: Fundación Polar (T. 3), pp. 99-102.

CARABALLO, C. "Los últimos días de aquella de los techos rojos o los 'planes' antes del 'Plan'". En Vallmitjana, M. (comp.). (1989). *El Plan Rotival La Caracas que no fue 1939-1989*. Caracas: UCV, PDVSA, pp. 49-72.

COMISIÓN NACIONAL DE URBANISMO (1951). *Plano Regulador de Caracas. Estudio preliminar*. Caracas: MOP.

DE CARO, DOMÉNICO (1990). *Los planes urbanos en Venezuela en la década de los cincuenta*. Caracas: UCV-FAU (mimeo).

DE SOLA, R. (1987). *Reurbanización "El Silencio" 1942-1945 Crónica*. Caracas: Fundación Villanueva.

DI PASQUO, C. (1985). *Caracas 1925-1935. Iniciativa privada y crecimiento urbano*. Caracas: FAU UCV (mimeo).

GARCÍA, NORIS Y LÓPEZ, MANUEL (1989). "La arquitectura de la vivienda obrera". *Revista CAV* N° 52.

GONZÁLEZ, LORENZO (1996). "Modernity for Import and Export: The United States' Influence on the Architecture and Urbanism of Caracas." *Colloqui: Cornell Journal of Planning and Urban Issues* 11 (Spring), pp. 64-77.

JAUÀ, M. F. "Lógica y Eclecticismo o los buenos modales de Maurice Rotival". En Vallmitjana, M. (comp.). (1989). *El Plan Rotival La Caracas que no fue 1939-1989*. Caracas: UCV, PDVSA, pp. 133-143.

LINARES, CARLOS. "Consideraciones acerca del lugar hacia el cual debe extenderse la ciudad de Caracas". *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Caracas, N° 15, febrero, 1912, pp. 153-156.

LOVERA, ALBERTO Y MARTÍN, JUAN (1994). *La ciudad: de la planificación a la privatización*. Caracas: Acta Científica Venezolana.

MARTÍN FRECHILLA, JUAN JOSÉ (1989). "Rotival de 1939 a 1959 de la ciudad como negocio a la planificación como pretexto". En Vallmitjana, M. (comp.). *El Plan Rotival La Caracas que no fue 1939-1989*. Caracas: UCV, PDVSA, pp. 73-107.

____ (1994). *Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, Acta Científica.

____ (2004). *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico.

MINISTERIO DE FOMENTO (1947). *Séptimo Censo Nacional de Población levantado el 7 de diciembre de 194. Distrito Federal y Estado Anzoátegui* (Tomo I). Caracas: Grafolit.

Revista Municipal del Distrito Federal (1939), Caracas, No. 1, noviembre.

S/A (1936a). "Proyecto de ensanche para Caracas. Cómo resolver el problema de congestión del tráfico". *El Universal*, Caracas, 27 de febrero 1936.

S/A (1936b). "La modernización de Caracas". *El Universal*, Caracas, 6 de octubre 1936.

S/A (1980) "Maurice Rotival 1892-1980". *L'Architecture d'aujourd'hui* n° 208, abril, p. V.

Rotival, Maurice (1935). "Les grands ensembles". *L'Architecture d'aujourd'hui* n° 6, junio, pp. 57-72.

____ (1959). *Tesis para el centro de Caracas*. Caracas: Centro Simón Bolívar.

VILA PLANES, ELISENDA (1985). *La planificación en Venezuela*. Caracas: UCV-FAU (mimeo, 6 vol.).

VILLANUEVA, CARLOS RAÚL (1950). *La Caracas de ayer y de hoy. Su arquitectura y la Reurbanización de El Silencio*. París: Draeger Freres.