

Caracas, modernidad y escala urbana: una aproximación interdisciplinaria¹

Nancy Dembo, José Rosas, Iván González V.²

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

Solá Morales (2002: 23).

Nadie cuestionaría la condición actual de metrópoli que tiene la ciudad de Caracas.³ Así lo afirman los estudios vinculados al análisis de la evolución y crecimiento de esta ciudad capital, soportados con frecuencia en la correlación entre los incrementos demográficos que adquieren un ritmo elevado con el comienzo de siglo XX y las correspondientes formas de urbanización que estos aumentos poblacionales han demandado en el territorio.⁴ Esta orientación suele privilegiar los aspectos cuantitativos del análisis que, si bien son fundamentales, relegan a un plano secundario el papel cualitativo de la arquitectura e ingeniería en el proceso de transformación de una ciudad tradicional, de origen colonial, en un sistema metropolitano. Este ensayo aspira retomar el rol de estas disciplinas en la configuración de los signos de capitalidad y en las transformaciones radicales en el uso de la ciudad, por considerar que esta perspectiva, que conjuga la visión urbana, arquitectónica e ingenieril, puede ser relevante para la comprensión histórico-urbana de Caracas, no sólo como metrópoli, sino además como ciudad moderna.

¹ Publicado originalmente en *Tharsis*, Año 8, Vol. 5, No. 16, Caracas: Programa de Cooperación Interfacultades (PCI), Universidad Central de Venezuela (UCV), julio-diciembre 2004, pp. 95-113; se agradece la gentileza de la revista al permitir la reproducción parcial. El presente texto es una versión revisada de Dembo, Rosas y González (2004).

² Nancy Dembo es profesora Asociada, Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas; dirección electrónica: nancydem1@gmail.com; José Rosas Vera es profesor Titular, Pontificia Universidad Católica (PUC) de Chile, Santiago; dirección electrónica: jrosas@uc.cl; Iván González es profesor Asistente, Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas; dirección electrónica: gonvis@gmail.com.

³ La población del área metropolitana de Caracas es de 3.354.197 habitantes y su extensión de 777 km², según la Oficina Central de Estadística e Informática (OCEI) de la República de Venezuela.

⁴ En este sentido Almandoz (2002: 4-5) afirma: “Desde el punto de vista demográfico, Venezuela ciertamente experimentó uno de los más rápidos e intensos procesos de urbanización a lo largo del siglo xx: de una proporción de población urbana del 15 por ciento en 1926, se pasó al 53,3 en 1950 y al 76,7 en 1971, por sólo citar tres momentos claves de una curva que en países como Inglaterra, Alemania y Estados Unidos tomó más de un siglo”. Como dato adicional, que permite apoyar el crecimiento de la capital a partir de la década de 1930, podemos añadir que para 1936 “Venezuela contaba con 3.340.849 habitantes” (Vallmijtana, 1991: 13), número que se asemeja a los habitantes de la capital caraqueña hoy en día. (ver nota 5). Por último mencionaremos el estudio de Juan José Martín titulado *Planes, planos y proyectos para Venezuela 1908-1958*, cuyo exhaustivo apoyo documental soporta también esta tesis (ver capítulo titulado “Caracas entre la renovación y el ensanche”, Martín Frechilla, 1994).

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

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

I La estructura urbana y la lógica de su expansión.

Desde su fundación hasta prácticamente 1906, Caracas se desarrolla dentro del mismo territorio de la colonia y sobre la base de la trama de cuadrícula. Es sólo a partir de 1934 que las fases de urbanización del valle se caracterizan por procesos simultáneos de extensión y densificación que impondrán la necesidad de un programa que se concretaría, finalmente, en el Plano Regulador de 1951.⁵ Un intento de lectura de los planos producidos durante el período en cuestión nos permite develar cómo la relación entre la periferia y la trama fundacional fue definiendo la lógica de expansión de la ciudad capital bajo diversas ópticas.

Como antecedente, resulta revelador el plano de Ricardo Razetti de 1929, donde la presencia de dos representaciones en diferentes escalas confirman una visión radioconcéntrica de Caracas rodeada de un territorio, otrora espacio rural, conformado por núcleos periféricos contrapuestos a la ciudad-madre.⁶ Cinco años después, en 1934,

⁵ El Plan Regulador surgió como un instrumento base para la zonificación de la ciudad, en vista de la necesidad de un ordenamiento, el aumento de población, la escasez de espacios de recreación, la desorganización de usos y la dispersión de la administración pública.

⁶ El plano de Razetti de 1929 representa a la ciudad de Caracas en dos escalas: una en 1: 10.000, en la que se muestra la ciudad fundacional y el crecimiento que había tenido hasta ese año, salvo los ensanches ocurridos hasta ese entonces; en recuadro aparte, a una escala mayor, lo que él denomina “Plano de Caracas i las

Eduardo Röhl, con un enfoque diferente, muestra por primera vez el encaje de la ciudad existente en el marco geográfico, incluyendo las costas del Caribe, dando escala y sentido a lo que será su desarrollo posterior. Röhl sugiere una ciudad con una configuración lineal, tanto en el interior del valle como en su frente costero, con la aparición de La Guaira y Macuto como parte del área de influencia de la capital, denominando a esta estructura “los alrededores de Caracas” (imagen 1a).

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

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

El diseño de *otra ciudad*, distinta a la trama originaria, queda totalmente confirmado en la noción haussmanniana de demolición de un importante conjunto de manzanas del centro fundacional y en la introducción de una serie de diagonales que, siguiendo el ejemplo de otras ciudades importantes, establece una escala regional de conexión entre el centro y las periferias. Sin embargo, a diferencia de la lógica con la que se plantea la trama de cuadrícula de la ciudad fundacional, la estructura urbana que se genera a partir del plan de Rotival de 1939, lejos de ser organizadora de la totalidad en que opera, como era su intención original,⁷ detonará en un desarrollo por agregación de grandes paños agrícolas

Parroquias foráneas”, entre las cuales se incluye: Catia, La Vega, el Valle, Sabana Grande, Chacao, Dos Caminos, Los Chorros y Petare.

⁷ “Para Rotival el proyecto no debía ser un producto arbitrario sino el resultado de acatar un orden preestablecido, de respetar una serie de principios decretados con anterioridad a la práctica. Este orden es,

aislados, que se vinculan a ejes de dirección este-oeste y que tienen fronteras violentas en su relación o tejido con sus bordes inmediatos, generando con ello discontinuidades y fricciones en el encuentro de sus tramas y elementos.⁸ El Plan no contempla la continuación de la ciudad a través de la extensión de la cuadrícula, sino la creación de un nuevo centro urbano inscrito en el trazado fundacional y cuya extensión se realizará a partir de operaciones de infraestructura viaria que posibilitan conectar dicho centro urbano con las nuevas urbanizaciones en la periferia.

Como parte de la gestión de la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU)⁹ se produce, en 1951, avalado por Francis Violich, Maurice Rotival y José Luis Sert, el Plano Regulador de Caracas ([imagen 1b](#)). Esta representación, más abstracta que las anteriores, orienta de manera definitiva una estructura urbana de crecimiento lineal y desarrollo suburbano de la ciudad, principalmente hacia el este. Rotival, en cierta medida, acepta con esta nueva propuesta la configuración de una estructura urbana organizada a partir de un centro principal y unos nuevos núcleos que se localizan en el valle y se vinculan a éste por un sistema de movilidad intenso. Con el nuevo eje monumental se confirma la expansión de la ciudad en el valle y el reconocimiento de nuevas periferias satélites a éste.

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

A partir de mediados de los cincuenta la ciudad incorpora todo el sistema de colinas al sudeste. Esta expansión responde ineludiblemente a la geografía accidentada del valle de Caracas que condicionará y determinará las lógicas de la planificación urbanística, su infraestructura y los proyectos de arquitectura propuestos.¹⁰

De esta sucesión de planos que hemos reseñado y que involucra los planes de extensión y ocupación de la metrópoli, se puede concluir que todos apuntan a configurar una estructura urbana y una lógica que se caracteriza por: 1) la ocupación total del valle de Caracas; 2) la consideración del valle y los potenciales del marco geográfico en que encaja, incluyendo su desarrollo hacia el litoral costero al norte y los valles transversales hacia el sudeste; 3) la consolidación de un centro principal en lo que era la ciudad de 1934 y la extensión de ésta hacia periferias suburbanas residenciales y núcleos de equipamiento

sobre todo, de carácter formal: una disposición geométrica, disciplinada y armoniosa de las partes”. (Jaua, 1991: 133).

⁸ Como bien puede deducirse de la confrontación de los planos de Rotival de 1939 y 1951

⁹ La Comisión Nacional de Urbanismo fue creada el 10 de agosto de 1946 (Martín Frechilla, 1991: 97).

¹⁰ El plano de 1954, “Plano de Caracas y sus alrededores”, elaborado por Walter Troiani y Gustavo Pastorelli amplía aún más la visión del valle, especialmente hacia el sur.

especializado; 4) la importancia de una infraestructura vial que permita la lógica de extensión esbozada.

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

De los planos antes descritos podemos confirmar que la geografía de Caracas era un territorio expectante para cualquier futura expansión y proceso de formalización. Los crecimientos sucesivos muestran una forma totalizadora de apropiación del valle¹¹ con dos implicaciones fundamentales: por una parte, la confirmación de que las vías rápidas determinarían de manera contundente la forma urbana, por otra, la celebración de la urbanización como forma única, distinta y autónoma; orientadora de la organización territorial.

Es importante acotar que Caracas, a diferencia de otras ciudades del continente e incluso de las grandes capitales europeas y americanas, no tuvo en el siglo XIX el desarrollo de infraestructuras de servicios que la transformaran.¹² Este proceso se da sólo a partir del año 30 con un terreno prácticamente virgen y apto para acoger los lineamientos derivados del urbanismo moderno; fue la infraestructura viaria el medio de colonización y conquista del valle principal hacia el este y los valles secundarios a ocupar. Esta operación, principalmente destinada a solucionar el problema del transporte, privilegió exclusivamente el movimiento y fomentó la independencia de las nuevas urbanizaciones que a este sistema se conectan. En consecuencia, veremos surgir las grandes obras de vialidad ajenas al tema del trazado de las obras de servicios de las nuevas urbanizaciones, lo que explica el desarrollo autónomo y la condición de aislamiento, poco frecuente, a la que usualmente conllevan estas intervenciones.

Por otra parte, las actividades comerciales y residenciales siguieron un proceso creciente de desplazamiento de usos del centro fundacional hacia las periferias, donde el bajo costo del suelo fue un factor determinante, lo que justificó aún más la red de infraestructura vial. Como consecuencia, todo ello contribuyó a incrementar la fragilidad de los suelos rurales, forestales o naturales y la ocupación de los paños por actividades urbanas que exigieron, decididamente, una solución a la movilidad más intensa entre el centro tradicional y éstos nuevos núcleos, como bien lo ilustra el croquis sobre la estructura urbana de Caracas, realizado por Rotival en 1959.¹³

¹¹ Mientras el negocio inmobiliario prosperaba, la afirmación de Luis Roche de que “la Capital acabará por llenar la totalidad del valle” se iba cumpliendo y generando problemas de administración del espacio físico, de saneamiento y vivienda de enormes proporciones (Martín Frechilla, 1994: 323).

¹² Algunos intentos por ocuparse del desarrollo de infraestructuras de servicios, en términos de los problemas de aguas de la ciudad de Caracas, pueden identificarse en las iniciativas de Centeno Graü (1914), Herrera Umérez (1927), Edgar Pardo Stolk (1934). (Martín Frechilla, 1991:75-76)

¹³ Croquis de Rotival sobre la estructura urbana de Caracas. 1959 (A.A.V.V., 1991: 150)

En una primera fase, la infraestructura viaria tendió espontáneamente a urbanizar el valle en dirección oeste-este siguiendo la orientación del sistema ferroviario, inicialmente con una baja densidad de ocupación, configurando un natural corredor de desarrollo urbano. Esta iniciativa, reflejada en el Plan de Urbanismo de Caracas adelantado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), contará en 1939 con la asesoría de Maurice Rotival, a raíz de lo cual se produce el plano base para los estudios preliminares de lo que será su proyecto posterior. En dicha propuesta se consolida la idea de una *vía triunfal*¹⁴ representada por la avenida Bolívar, llamada a caracterizar la metrópoli moderna. El ensamblaje de esta arteria central con el resto de la ciudad, especialmente hacia las periferias que se anexan, estaría resuelto a través de la segregación de las distintas vías de transporte; su recorrido, de 2.200 metros (diez manzanas), significó un importante intento por otorgarle a la ciudad el carácter monumental contemplado en los planes iniciales.

Luego, en una segunda fase ([imagen 1b](#)), esta infraestructura inicial es sustituida por una importante red vial que define una nueva estructura urbana paralela a la anterior; de este modo se desplaza definitivamente el eje central del valle hacia el sur del sistema ferroviario, utilizando como nuevo espacio corredor la caja del río Guaire. Es así como este recorrido fluvial, que se extiende a lo largo de todo el valle, por su condición central y por la disponibilidad de suelo en sus márgenes, se convertiría en el espacio más vital, a gran escala, para acoger las necesidades de transporte.

Confirmado el auge del automóvil como principal medio de transporte, la red de autopistas y grandes avenidas, que comienza con el plan Vial de 1951,¹⁵ transforma en muy pocos años toda la estructura de la ciudad. Con un sistema de distribuidores se modifican las tramas para conectar los nuevos prototipos de ciudad moderna y los nuevos sub-centros urbanos. En 1953 se inaugura la primera etapa de la autopista del Este ([imagen 2](#)) que, siguiendo el rumbo marcado por el río Guaire, uniría el centro de la ciudad con el este. Con la incorporación de distribuidores de tránsito, pasos de dos niveles, puentes y viaductos, la autopista representaría el avance y el desarrollo de la ingeniería vial en Venezuela. Concebida como parte de un sistema que abriría un circuito perimetral alrededor de Caracas, permitiría la vinculación expedita al mar, al occidente y al oriente del país. Esta obra de infraestructura constituyó la propuesta más ambiciosa del Plan Vial de 1951 y el definitivo entendimiento de la capital como una metrópoli moderna, señalando una relación espacio-tiempo distinta a la convencional pauta en la ciudad tradicional. Además de su carácter urbano y funcional, la autopista es un recorrido de espectacular sentido plástico a través de la cual es posible dominar la geografía de la ciudad, divisando hitos de la

¹⁴ Término utilizado por Rotival (1935) en su artículo “Les Grands Ensembles”, citado por Hernández (1991).

¹⁵ En el espíritu de la Comisión Nacional de Urbanismo, un grupo de arquitectos conducidos por Francis Violich asumió el reto, en 1951, de estructurar el plan de desarrollo urbano para la ciudad de Caracas. Las grandes transformaciones, el crecimiento hacia el este y el cambio de escala, exigían ya entonces de una infraestructura vial que permitiera el funcionamiento global para la futura ciudad; es así como se produce el primer plan vial realizado para la capital. La comunicación oeste-este adquiriría la prioridad y se convertiría en una suerte de vasos comunicantes que agilizaría el tránsito de la ciudad con aspiraciones modernas. (A.A.VV., 1999).

arquitectura moderna, tales como, la Ciudad Universitaria (imagen 4), o la Plaza Venezuela (AA.VV., 1999).

Otro de las intervenciones que ilustra la importante transformación de la ciudad durante la década de los cincuenta es la avenida Urdaneta, un asombroso esfuerzo urbanístico desarrollado en una zona de alta densidad y de reconocida tradición y que confirma a la vialidad como medio de determinación de la forma urbana. Construida en 1953, su realización convirtió pequeñas callejuelas en una vía de 26 metros de ancho con tres canales de circulación en cada sentido (AA.VV., 1999). Sus dos kilómetros de longitud exigieron la instalación paralela de tuberías para cloacas, acueductos, sistemas de suministro de luz y cableado telefónico, reafirmando la conveniencia de asociar la vialidad y la infraestructura de servicios. Por otra parte, en este inevitable proceso de expansión de la ciudad, la necesidad de las conexiones con el puerto y el aeropuerto, situados en el Litoral Central, exigieron la construcción de la autopista Caracas-La Guaira, una de las obras de ingeniería más importantes de dicho período.¹⁶

El gran número de carreteras, autopistas y viaductos construidos durante la década de los cincuenta en todo el territorio nacional, muestran, además de osadas estructuras de soporte, tecnologías importadas de avanzada en su construcción,¹⁷ ya que nuestro desarrollo tecnológico, en comparación a otras latitudes, aún resultaba precario. Es el caso de la autopista del Este y de los viaductos de la autopista Caracas-La Guaira, antes mencionados. En ambas podemos apreciar un despliegue importante de elementos prefabricados y pretensados que permiten satisfacer las exigencias del recorrido y los retos asociados al tema de las grandes luces. Estas experiencias luego se extrapolaron al ámbito de la construcción de edificaciones, como bien demuestra el énfasis otorgado al tema del diseño estructural en la arquitectura del período en estudio.

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

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

¹⁶ La difícil geografía con la que se enfrenta el trazado de la autopista Caracas- La Guaira (atraviesa terrenos muy quebrados), obligaron a construir dos túneles de 1800m y 460 metros, respectivamente, y tres viaductos sobre la quebrada de Tacagua. El viaducto No. 1 es de 302 metros de longitud con un arco central de 152 metros, uno de los más grandes de América en concreto y el quinto en extensión en el mundo (AA.VV., 1999)

¹⁷ Como los sistemas de pretensado de Freissinet (Francia) y Morandi (Italia).

Los procesos de reurbanización como El Silencio¹⁸ (1945), donde Villanueva logra adaptar el tejido de la ciudad tradicional a las propuestas modernas insertando un conjunto de viviendas multifamiliares y comercios, configurados en cuadras de fachada continua, serán abandonados para dar paso a un urbanismo que adapta sus redes a la geografía y donde se privilegia al edificio aislado que dicta la pauta, otorgando a la arquitectura un objetivo formal, ser norma para emular.

En este sentido, la primera intervención de gran envergadura fue el Centro Simón Bolívar y la reconexión vial subterránea que permite el paso entre la avenida Bolívar y la urbanización El Silencio ([imagen 3](#)); esta obra, de Cipriano Domínguez, otorga a la ciudad una nueva imagen ícono, que la posiciona como capital en el mundo, a través de las dos torres, de veinticinco pisos, que sirven de remate a este eje monumental. Esta arteria vial dejará abierta la extensión de la metrópoli hacia el este, permitiendo desarrollar la gran escala que este territorio ofrecía a las nuevas urbanizaciones.

Es así como irán apareciendo las nuevas estructuras urbanas y espacios públicos, cada una de ellas con imagen, trama y orden propio;¹⁹ la conexión entre ellas se extenderá en sentido oeste-este. La centralidad se concretará a través de un espacio público, una plaza que se establece como un hecho urbano determinante del desarrollo, forma y carácter de la urbanización emergente. Con ese criterio surge la Plaza Venezuela, una gran fuente monumental cuya escala urbana está determinada por la introducción del automóvil y que incorpora la condición geográfica al espacio público. Prevista como un nodo o rotonda en el plan urbano vial de 1951, ella se muestra como una puerta de acceso hacia el este y como un centro de expansión que representa un polo de desarrollo cívico, comercial, inmobiliario y cultural, propio del cambio de escala de la ciudad moderna.

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

Estos desarrollos fundados sobre terrenos agrícolas, en su mayoría, se percibían como suburbios de Caracas; aún parcelados, su venta no fue fácil por lo que fue necesario dotarlos de algún atractivo para su éxito inmobiliario. El Country Club ofrecía sus campos de golf que respaldaban la amplia avenida central, flanqueada por altas palmeras, dentro de un contexto absolutamente tropical. En Altamira se desarrolló una plaza de proporciones monumentales en cuyo centro se ubicó un esbelto obelisco, el primero erigido en el área metropolitana y más alto que la Catedral de Caracas; como remate norte de la plaza se

¹⁸ Ubicado como remate oeste de la avenida Bolívar.

¹⁹ San Bernardino, Plaza Venezuela, Los Caobos, Ciudad Universitaria, Los Chaguaramos, Plaza Las Tres Gracias, La Florida, Country Club, La Castellana, Altamira, Los Palos Grandes, Los Chorros, Las Mercedes, Bello Monte, entre otras.

construyó un edificio de vivienda, de espíritu moderno, proyectado por Arturo Kan, que se constituiría en el ícono de identidad de la urbanización emergente, circunstancia que caracterizó a estos nuevos centros de expansión.

III El papel de la arquitectura moderna

Finalmente, una esencial consideración referida al importante papel que le correspondió a la arquitectura pública y privada en la institucionalización y modernización que emprendió el Estado. Las nuevas construcciones aparecieron, en un principio, mostrando siempre una intencionalidad urbana en la geografía, constituyendo una pista, una tipología edificada como orientación hacia las demás, estableciendo un orden y escala urbana a seguir.

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

El edificio alto, destinado a oficinas o equipamientos, se presenta como el tema privilegiado por los arquitectos para establecer nuevas centralidades en el valle. En efecto, la expansión de la ciudad hacia las periferias no sólo conlleva un predominio de los sistemas de movimiento entre estas zonas y el centro monumentalizado sino, también, la multiplicación de nuevas opciones de centralidad en las periferias. Además, es interesante resaltar el interés mostrado por los actores del período en estudio, en las posibilidades tecnológicas de aquel entonces, las cuales se traducirían en recursos fundamentales para el delineamiento del aspecto formal de las edificaciones propuestas.²⁰

Osadas intervenciones dominaron lo geográfico. El símbolo de esta nueva posibilidad es el hotel Humboldt (1956-57), cuya ubicación en la cima del Ávila revela las infinitas posibilidades de desarrollo, construcción y presencia de la modernidad en los lugares más inaccesibles. Concebido como mirador a 360°, este ícono de la arquitectura, proyectado por Tomás Sanabria, requirió de una estructura multidireccional que lo acompañara en su rol de vigilante sigiloso del valle de Caracas y el mar. El soporte vertical, resuelto a través de una geometría radial, cuenta con un juego de columnas-pantalla perimetrales que se unen al núcleo de ascensores, envuelto en una pantalla cilíndrica central, ofreciendo estabilidad y eficiencia ante las sollicitaciones que genera el permanente efecto del viento. En la zona del *lobby* y áreas libres, las bóvedas se interceptan en gestos más ambiciosos, como si no hubiese ningún esfuerzo entre el trazo suelto del dibujo y la construcción misma. En este conjunto la estructura no sólo se calcula para que soporte,

²⁰ Es de particular interés el hecho de que la primera facultad de Arquitectura del país se formaliza en octubre de 1953, lo que explica que la mayoría de los profesionales que asumieron responsabilidades durante el período en estudio fuesen o bien ingenieros o arquitectos graduados en el exterior, influidos por las tendencias de la arquitectura moderna consolidada ya en otras latitudes.

también se diseña con el fin de crear la empatía necesaria entre el espacio contenido y el contenedor. Construido totalmente en hormigón reforzado, este edificio manifiesta un absoluto compromiso con el tema de la modernidad; esta obra, integrada al Teleférico del Ávila de Alejandro Pietri, constituiría una pieza referencial del ambicioso plan, iniciado en 1950, para dotar al país de una infraestructura turística.

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

Nuevos modelos urbanos irán conquistando la periferia con espíritu moderno: es el caso de la Ciudad Universitaria de Caracas,²¹ proyectada a partir de 1945 por Carlos Raúl Villanueva (imagen 4). Las experiencias derivadas de la construcción de importantes vías de comunicación que circundan y enmarcan este conjunto servirán para desinhibir el tratamiento de los diversos espacios que allí concurren, en especial aquellos donde dominan las grandes luces. Ajustados a las exigencias funcionales y formales se desarrolla un honesto diálogo entre las estructuras y el espacio contenido. El rigor con el que las formas portantes reflejan el comportamiento de las edificaciones muestra, no sólo las exigencias resistentes sino, además, las aspiraciones formales. El Aula Magna, dentro del Conjunto Central, involucra una innovadora propuesta con relación al planteamiento urbano, un especial tratamiento de su espacio interior, una original proposición vinculada con el tema de la síntesis de las artes y un racionalismo estructural que permitirá definir la forma final de esta edificación.

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

²¹ Declarada por la Unesco, a partir del año 2000, como Patrimonio Mundial de la Humanidad.

modernidad y también de emulación metropolitana” (Sato, 2002: 58), satisfaciendo así su condición referencial para esta zona de la ciudad emergente.

Otro importante hito de la ciudad moderna, situado estratégicamente en esta nueva dimensión metropolitana, y relacionado con ella por medio del sistema de movimiento, es el Helicoide de la Roca Tarpeya. Iniciada su construcción entre 1953-54, bajo la firma de Romero, Bornhorst y Neuberger, este conjunto ideado como centro comercial y de exposición impactó por su escala monumental. Basado en la especialización funcional que legitima al estacionamiento como espacio público (imagen 5), la edificación fue concebida como un manto helicoidal de doble espiral que, entrelazadas, envuelven a la colina. Las rampas se desarrollan como una vía sin fin con aceras aéreas, de pendiente muy suave, a lo largo de las cuales se localizan comercios cuyos módulos permiten integración horizontal o vertical. Este proyecto, que nunca se concluyó, permitiría el manejo de velocidades que abarcan desde el peatón hasta las del tráfico urbano de los perímetros, intentando que las diferentes formas de movimiento fuesen su programa.

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

Así mismo, el proceso modernizador de la ciudad, manifiesto en la expansión de la estructura urbana y el cambio de escala, se vio orientado por las grandes obras de vialidad, privilegiando así el tema de la movilidad, apoyado en los avances de la ingeniería. Este fenómeno permite explicar cómo la intención de incorporar la ciudad suburbana, contemplada en el plan Rotival, se vio en cierta forma distorsionada al modificar las tramas que permitirían conectar los nuevos prototipos de ciudad moderna y los nuevos sub-centros urbanos, produciendo una estructura poli-céntrica alejada de la intención original.

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

Es así como la perspectiva interdisciplinaria esbozada en el texto cobra entonces importancia fundamental dentro del análisis del proceso modernizador de la ciudad de Caracas, permitiendo visualizar, en conjunto con las propuestas urbanas formuladas durante el período en estudio, el papel estructurante tanto de la obra de arquitectura como de la

infraestructura. Esta aproximación representa un nuevo paradigma en el contexto de la praxis urbana que incidió en las metodologías de *hacer ciudad*. En todo caso, la metrópoli vigente de los cincuenta se desvaneció y la disgregación intencional en su planteamiento, lejos de reafirmar una estrategia de apropiación y extensión, se tradujo en caos. Atrás quedó la ilusión de progreso y la imagen de sociedad moderna de la Caracas de entonces.

Bibliografía

- AA.VV. (1999). *Caracas la ciudad moderna*. CD-ROM. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello (UCAB).
- AA.VV. (1998). *1950 El espíritu moderno*. Caracas: Fundación Corp Group, Centro Cultural.
- AA. VV. (1995). *Tomás José Sanabria Arquitecto. Aproximación a su obra*. Caracas: Galería de Arte Nacional (GAN).
- AA.VV. (1991). *El Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1939-1989 Un plan urbano para Caracas*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- AA.VV. (1951). *Así es Caracas*. Caracas: El mes financiero y económico de Venezuela
- Almandoz, Arturo (2002). *La ciudad en el imaginario venezolano. Del tiempo de Maricastaña a la masificación de los techos rojos*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV) (1954), *Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela*, No. 222, Caracas, septiembre.
- De Sola, Irma (1967). *Contribución al estudio de los Planos de Caracas: La ciudad y la provincia 1576-1967*. Caracas: Ediciones del Comité de Obras Culturales del Cuatricentenario de Caracas.
- Gasparini, Graziano y Juan Pedro Posani (1961). *Caracas a través de su arquitectura*. Caracas: Fundación Fina Gómez.
- Dembo, Nancy José Rosas e Iván González Viso “Caracas, modernidad y escala urbana: una aproximación interdisciplinaria”, *Tharsis*, Año 8, Vol. 5, No. 16, Caracas: Programa de Cooperación Interfacultades (PCI), Universidad Central de Venezuela (UCV), julio-diciembre 2004, pp. 95-113.

- Hernández, Silvia (1991). “Violaciones sucesivas: Notas sobre arquitectura de la Av. Bolívar de Caracas, después del plan monumental de 1939”, en AA. VV., *El Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1939-1989 Un plan urbano para Caracas*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV), pp. 157-182.
- Jaua, María Fernanda (1991). “Lógica” y eclecticismo o los buenos modales de Maurice Rotival”, en AA. VV., *El Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1939-1989 Un plan urbano para Caracas*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV), pp.133-143.
- Martín Frechila, Juan José (1994). *Planes, planos y proyectos para Venezuela 1908-1958. Apuntes para una historia de la construcción del país*. Caracas. CDCH, Universidad Central de Venezuela (UCV), Fondo Editorial Acta Científica Venezolana.
- Martín Frechila, Juan José (1991). “Rotival de 1939 a 1959. De la ciudad como negocio a la planificación como pretexto”, en AA. VV., *El Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1939-1989 Un plan urbano para Caracas*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV), pp.73-108.
- Oficina Central de Estadística e Informática (OCEI, 1995). *Proyecciones población 1950-2035*. Caracas: OCEI.
- Rotival, Maurice (1935). “Les Grands Ensembles”, *L’Architecture d’Aujourd’hui*, No.6, pp. 57-72.
- Sato, Alberto (2002). *José Miguel Galia, arquitecto*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- Solá Morales i Rubió, Ignasi (2002). *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Vallmitjana, Marta (1991). “Presentación”, en AA. VV., *El Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1939-1989. Un plan urbano para Caracas*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV), pp. 13-20.
- Vegas, Federico e Iván González Viso (2000). “Una ciudad en sus redes y en sus tramas” en Asdrúbal Batista (ed.), *Venezuela siglo XX. Visiones y testimonios*. Caracas: Fundación Polar, tomo I, pp.273-304.

Imágenes

Imagen 1: Planos de Caracas 1929-1951

1a. Plano de Caracas y sus alrededores. Eduardo Rohl, 1934 (De Sola, 1967,p.154)

1b. Plano Regulador de Caracas (A.A.V.V., 1991, p.112)

Imagen 2: Autopista del Este. Distribuidor Plaza Venezuela

Imagen 3: Avenida Bolívar y Centro Simón Bolívar

Imagen 4: Ciudad Universitaria de Caracas

Imagen 5: El Helicoide de la Roca Tarpeya