

Caracas,
de la metrópoli súbita
a la meca roja

C I U D A D E S

Volúmen 7

Arturo Almandoz
Editor

Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Fernando Carrión

Michael Cohen

Pedro Pérez

Alfredo Rodríguez

Manuel Dammert G.

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Edición de estilo:

Alejo Romano

Ana Aulestia

Impresión

Gráficas V&M

ISBN: 978-9978-370-29-2

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas

Tel.: (593-2) 2462 739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Quito, Ecuador

Primera edición: diciembre de 2012

Contenido

Presentación	7
Introducción	
Caracas, entre la ciudad guzmancista y la metrópoli revolucionaria	9
<i>Arturo Almandoz</i>	
I. Desarrollismo, metropolitanización y modernidad	
Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano	29
<i>Lorenzo González Casas</i>	
Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria	73
<i>Nancy Dembo, José Rosas e Iván González V.</i>	
Modernidad urbanística y Nuevo Ideal Nacional	95
<i>Arturo Almandoz</i>	
II. De la Venezuela saudita al Caracazo	
Desarrollo urbano y vivienda: La desordenada evolución hacia un país de metrópolis . . .	105
<i>Víctor Fossi Belloso</i>	

Del sistema de ciudades venezolano	127
<i>Marco Negrón</i>	
Caracas: De la Colonia al socialismo del siglo XXI.	
Espacio, clase social y movimientos ciudadanos	155
<i>María Pilar García-Guadilla</i>	
III. Hacia la Caracas roja	
Espacio y dinámica de la ciudad violenta	199
<i>Silverio González Téllez</i>	
Caracas: Su sistema de transporte y movilidad	213
<i>Josefina Mundó Tejada</i>	
El crecimiento urbano y la pérdida de los valores ambientales	235
<i>Rosa María Chacón</i>	
La cultura constructiva informal y la transformación de los barrios caraqueños	263
<i>Iris Rosas Meza</i>	
Espacio, revolución y resistencia: Lugares ordinarios y eventos extraordinarios en Caracas	285
<i>Clara Irazábal y John Foley</i>	

Presentación

Lo urbano, entendido como una forma específica de organización socio-territorial, adquiere en la sociedad contemporánea especial relevancia en tanto, a inicios del presente siglo, cerca del 80% de la población de América Latina habita en ciudades. Las tendencias en las que se enmarca el proceso urbano, en donde las lógicas de globalización condicionadas, entre otros factores, por la consolidación de una nueva fase de acumulación territorial del capital, de una realidad mediatizada a través de sofisticadas tecnologías de la comunicación, y de un paradigma cultural de impronta posmoderna estructurado alrededor de la dicotomía global-local, han determinado que el sentido de lo urbano se redefina desde una noción de concentración demográfica hacia la idea de estructuras socio-espaciales dispersas y fragmentadas.

Esta nueva concepción implica entender que, si bien la dinámica de la ciudad se genera a partir de un conjunto de relaciones entre diferentes sistemas, no es menos cierto que los flujos informacionales, a los que es inherente la denominada sociedad de la información, determinan una serie de nuevas articulaciones que configuran la emergencia de una organización supra-física, sobre la cual se redefinen los procesos sociales, políticos, económicos y culturales donde converge y se reproduce lo urbano.

En esta perspectiva, se vuelve necesario identificar desde el debate académico las distintas entradas teóricas del campo disciplinar de los estudios de la ciudad, con el objetivo de entender esta suerte de reescalamiento conceptual de la condición urbana, incorporando además una

lectura transversal de carácter interdisciplinario que, más allá del hecho espacial per se, permita dar cuenta de la complejidad de estos procesos. El análisis de la problemática urbana, en otrora enmarcado en el aspecto morfológico- funcional de las ciudades, ha incorporado –tanto teórica como metodológicamente– temáticas relacionadas con la interacción en el gobierno de la ciudad, la dialéctica cultural del espacio a través de la comprensión de los imaginarios urbanos, las implicaciones socio-políticas de la seguridad ciudadana frente a la violencia urbana, la movilidad sustentable y la gestión del riesgo –entre otros– como respuesta a los impactos ambientales en las estructuras urbanas, cuya interpelación permite construir una visión de conjunto del fenómeno urbano.

Producto de estas preocupaciones, la colección Ciudades surge como una iniciativa que busca dar cuenta de las principales transformaciones y lecturas existentes sobre las ciudades en América Latina. Cada volumen de la colección, bajo la coordinación de especialistas de cada ciudad, presenta una lectura panorámica sobre cada caso a partir de artículos de gran relevancia sobre diferentes temas: servicios públicos, vivienda, transporte, políticas públicas, entre otros. Los doce tomos que conforman la presente colección compilan –a manera de antologías– los trabajos de distintos autores y autoras internacionales de reconocida trayectoria en la investigación urbana. La colección en su conjunto permite, a partir de las distintas entradas desarrolladas, ensayar una lectura interdisciplinar de los procesos urbanos contemporáneos en las ciudades de América Latina, constituyéndose en una herramienta de consulta para la investigación y docencia académicas, así como también en material de referencia para el desarrollo de políticas públicas en el contexto de las ciudades.

Fernando Carrión M.
Presidente de la Organización
Latinoamericana y del Caribe de
Centros Históricos (OLACCHI)

Introducción: Caracas, entre la ciudad guzmancista y la metrópoli revolucionaria

Arturo Almandoz*

De cenicienta de Sudamérica a metrópoli modernista²

Los modestos cambios de la Caracas premetropolitana fueron comparados por el escritor venezolano Ramón Díaz Sánchez con una sinfonía de cuatro movimientos: al alegro fundacional sucedió el adagio de los Austria en la ciudad colonial; el siglo XVIII, por su parte, presenció el *scherzo* de los Borbones con su minué de Enciclopedismo, en la diminuta Caracas de Bolívar. Esa primera sinfonía concluyó con el rondó de las reformas urbanas del presidente Antonio Guzmán Blanco, entre las décadas de 1870 y 1880 (Díaz Sánchez, 1954).

A pesar de su cuestionable fidelidad musical, la imagen sinfónica de Ramón Díaz Sánchez ilustra la gran importancia conferida al episodio guzmancista en la historia caraqueña anterior a la metrópoli. Mientras los tres primeros movimientos corresponden a las prolongadas eras en la dominación política del país, los 18 años del guzmancismo (1870-1888) bastaron para determinar un nuevo período en la evolución de la capital. Bajo la égida de Gran Bretaña y Francia, entre otras potencias emblemáticas del progresismo decimonónico, el ilustre americano fue quien quebró la inercia poscolonial de dependencia cultural con respecto a España, modernizando la cultura caraqueña con un nuevo

* Es profesor titular de la Universidad Simón Bolívar (USB) de Venezuela, sede Caracas. También es titular adjunto de la Universidad Católica de Chile, sede Santiago. Dirección electrónica: Almandoz@usb.ve.

2 Algunos pasajes de esta sección se apoyan en Almandoz (2006: 11-17).

aparato urbano importado desde Europa, especialmente del París del Segundo Imperio. Aunque pueda ser visto como el afrancesado rondó de la sinfonía española de Caracas, el guzmancismo constituyó el primer movimiento de un período europeizado en la historia capitalina de finales del siglo XIX. No obstante la idea de una nueva era urbana inaugurada por el europeísmo guzmancista (Díaz Sánchez, 1954: 23-27) fue esbozada también por otros cronistas caraqueños.

Desde un punto de vista socioeconómico, Mariano Picón Salas definió ese período como el de la “ciudad plutocrática”, para resaltar el predominio de la oligarquía terrateniente y comercial, principalmente cafetera, cuyo poder se legitimaba en la agricultura que dio sustento al país hasta mediados de los años veinte (Picón Salas, 1951: 136-139). Respetando las diferencias de escala, esa capital plutocrática de la Venezuela prepetrolera puede entonces considerarse equivalente a la ciudad burguesa, para utilizar así la denominación de José Luis Romero (1984) de forma que englobe otros casos latinoamericanos con mayor base y dinamismo comercial e industrial.

Poniendo de lado las reminiscencias de numerosos cronistas de la Bella Época³, los pensadores venezolanos difundieron tradicionalmente que Caracas permaneció dormida durante las prolongadas dictaduras de Cipriano Castro (1899-1908) y Juan Vicente Gómez (1908-1935); este malentendido fue asumido también por reconocidos historiadores de la ciudad⁴. Sin embargo, y tal como plantean los textos de González Casas (2002) y Dembo, Rosas y González (2004), recogidos en este libro, esa capital modesta y rezagada experimentó reformas sanitarias, habitacionales y de infraestructura que prefiguraron cambios de la dinámica petrolera y urbana por venir.

3 Esa dilatada noción de la Bella Época en tanto período de influencia parisina y europea, contrapuesta a los Años Locos, de penetración yanqui, puede verse, entre muchos otros, en García de la Concha (1962: 229), Schael (1966: 196-197) y Muñoz (1972: 9).

4 Véanse, por ejemplo, pensadores como Mijares (1975: 55) y Uslar Pietri (1969: 165). Entre las historias de la ciudad que reprodujeron esa idea están las de Arellano Moreno (1972) y Polanco Alcántara (1983).

El oscurantismo atribuido a la Caracas de Gómez terminó con la renovación democrática de la próspera capital de Eleazar López Contreras (1936-1941), epitomada en el Plan Monumental de Caracas (PMC), dirigido por el ingeniero francés Maurice Rotival a finales de los años treinta. Además de los eclécticos ecos del diseño al estilo del barón Haussmann, los diversos componentes del urbanismo colonial galo se incluían en el también llamado Plan Rotival, cuyo interés estriba hoy más en su contenido teórico que en sus propuestas, la mayoría de las cuales no se llevó a cabo (Almandoz, 2006; González Casas, 2002). Al ser criticado por su eclecticismo arquitectónico y morfológico, el PMC fue puesto en perspectiva con los posteriores desarrollo y modernidad de la Caracas metropolitana, los cuales supuestamente escaparon a la miopía de Rotival, a quien se le recrimina su trasnochada sujeción a los formalismos decimonónicos del urbanismo francés (Zawisza, 1989; Vallmitjana *et ál.*, 1991).

Además de ser visto como el tímido comienzo del moderno urbanismo venezolano, el PMC también ha sido señalado como un momento decisivo en el destino caraqueño. Esta es una perspectiva que requiere amplitud en la visión histórica y política, la cual solo fue alcanzada por los intelectuales venezolanos que presenciaron el arribo de los urbanistas franceses, pues sabían que el PMC representaba una gran oportunidad para que Caracas tuviera un crecimiento menos abrupto y un urbanismo más orgánico y balanceado, como el de algunas capitales latinoamericanas. “Hasta ese punto llegó la tentativa y la posibilidad de asegurarle un porvenir urbano digno a Caracas” (Uslar Pietri, 1991: 8), según la sentencia del humanista Arturo Uslar Pietri, surgida al prologar la revisión finisecular sobre el Plan Rotival y la ciudad que no pudo ser.

Con el progresista pero represivo régimen de Marcos Pérez Jiménez (1952-1958), Caracas se convirtió en uno de los escenarios más representativos y contrastantes de segregación socioespacial y funcional, pues la avalancha de carros penetró la capital del oro negro a lo largo de avenidas y autopistas que atravesaban la indetenible masa de quintas lujosas, superbloques diseñados por Villanueva y rancherías de inmigrantes (Almandoz, 2004: 119-126). Por aquellos años en que la Comisión

Nacional de Urbanismo (CNU) diseñó el Plano Regulador (1951), de fuerte influencia modernista, Caracas emergió como “metrópoli súbita” en Latinoamérica, según el planificador californiano Francis Violich, asesor de la CNU, José Luis Sert y el mismo Rotival, entre otros (Violich, 1975; Almandoz, 2004). Y así, después de permanecer como capital de tercera hasta las primeras décadas del siglo XX, la bonanza petrolera catalizó un explosivo crecimiento que metamorfoseó a la otrora cenicenta de Sudamérica en una urbe novedosa en apariencia, con una modernidad edilicia comparable a la de Brasilia y cruzada por autopistas que rivalizaban con las de Los Ángeles, al menos para los extranjeros que entonces admiraban el milagro venezolano (por ejemplo, Bailey y Nasatir, 1960; Violich, 1975).

Gran Venezuela, Viernes Negro y Caracazo⁵

Pero los pies de barro de esa “ciudad vitrina”, como la denominara Rómulo Betancourt (1958) a su regreso del exilio tras la caída de Pérez Jiménez, saltaban a la vista al ser contemplados desde adentro de aquel país en supuesto despegue económico, según la teoría desarrollista de Walt Whitman Rostow (1971). A partir de la falta de inversión metropolitana en la democracia reinstaurada, reacción miope contra la dictadura, y pasando por la intensa migración rural-urbana y el agotamiento de la industrialización incipiente hasta el colapso del Estado corporativo —entre algunas de las razones que se desprenden de los análisis de Negrón (2001) y Fossi Belloso (1989) en este volumen—, la modernidad caraqueña se tornaría más dramática y contrastante en las décadas de la llamada “democracia de Puntofijo”⁶, cuando la díscola metrópoli se saturó de rascacielos y centros comerciales, suburbios de clase media y

5 Véase Almandoz (2007).

6 El pacto de Puntofijo fue un acuerdo político suscrito en 1958 por Acción Democrática (AD) y otros partidos políticos al caer la dictadura de Pérez Jiménez. En él anteponian la preservación de la democracia a sus diferencias ideológicas y electorales.

barrios de ranchos que entrarían en conflicto al terminar la bonanza económica de la que habían surgido.

Los espejismos de riqueza fácil deslumbraron a nacionales y extranjeros por igual. Además de la inmigración campesina que comenzó a hacerse presente en Caracas desde la irrupción petrolera de los treinta, decenas de miles de españoles, portugueses, italianos y centroeuropeos, así como turcos y árabes del fenecido Imperio otomano, acentuaron y colorearon la dinámica y el cosmopolitismo de aquella metrópoli súbita y babélica, motorizada y dispendiosa. En términos de diversidad socioespacial, barrios como La Candelaria, Sabana Grande y Chacao absorbieron a muchos de los *musiúes*⁷ y paletos, quienes medraron rápidamente en las más variadas empresas, desde las constructoras italianas que cimentaron el furor edilicio de la autocracia perezjimenista, pasando por los grandes proyectos industriales de la Gran Venezuela con el primer gobierno de Carlos Andrés Pérez (CAP, 1974–1978), hasta las más tradicionales pero mutadas formas del comercio, incluyendo las bodegas y panaderías regentadas por españoles y portugueses. Esa inmigración europea, predominante hasta los sesenta, dio paso a incontrolados contingentes andinos y caribeños en los setenta, empujados por las crisis latinoamericanas que contrastaban con la boyante Venezuela saudita⁸. Muchos de estos engrosaron un sector informal y subempleado que ya había cebado a la migración campesina.

En términos de estructura urbana, los escasos atributos del casco histórico en tanto distrito de espacios públicos se debilitaron aún más con el crecimiento hacia el este, propuesto en el Plan Rotival, así como con la creación de la avenida Bolívar y otros grandes corredores comerciales en las décadas siguientes. Con el modernismo al estilo de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), inspiradores del Plano Regulador, la centralidad caraqueña se desdobló en múltiples nodos según las diferentes funciones urbanas: el casco cívico-histórico;

7 El término *musiú* connota al extranjero norteamericano y europeo en general, pero sobre todo a quienes inmigraron tras la segunda posguerra.

8 El adjetivo “saudita” se aplica generalmente en Venezuela para connotar el período de bonanza petrolera del país entre los años setenta y ochenta.

la plaza Venezuela, de pequeños rascacielos; el Chacaíto comercial y de transbordos; las torres del Parque Central gubernamental, que sucedieron en los setenta a esa suerte de Rockefeller Center que había sido desde los cincuenta el Centro Simón Bolívar...; todo esto antes de la consolidación de Chuao, hacia el sureste, en tanto distrito de oficinas y corporaciones.

Tal despliegue de segregación funcionalista y comunicación expresa, apoyada sobre una gran tenencia vehicular privada, causó profundas fracturas espaciales y sociales. Por esto, la Caracas esnobista de los sesenta y 70 creció sin prestar mayor atención a los circuitos peatonales y de transporte público, y desconoció así la esencial necesidad de vida pública en plazas, calles y aceras y ocasionó las funestas condiciones ambientales y de movilidad que Chacón (2005) y Mundó Tejada (2007) describen en los análisis que constan en este volumen. Al mismo tiempo, el patrón suburbano de dispersión de las funciones comerciales llevó a privilegiar, antes que en cualquier otra urbe latinoamericana, el valor de los centros comerciales provenientes de Norteamérica. Desde el psicodélico pero sobrio Chacaíto, emblema de la bohemia entre consumista y contracultural de los sesenta, muchos *shoppings* zonales y metropolitanos afianzaron en las décadas siguientes el culto al nuevo rico, más saudita que cosmopolita. El más faraónico templo de ese culto fue el Centro Ciudad Comercial Tamanaco (CCCT), consagrado en la Caracas disco que se deslizaba al Viernes Negro de febrero de 1983, cuando la longeva fortaleza del bolívar frente al dólar comenzó a derrumbarse.

Antes de la inauguración del metro en 1983, la infraestructura de circulación de las grandes avenidas, así como la zonificación comercial y residencial, reflejaba en general una segregación entre la Caracas burguesa y *sifrina* del este –para utilizar un venezolanismo de marras que connota todavía ‘nueva rica’– y la ciudad del oeste, más popular y obrera (Mundó Tejada, 2007). Sin embargo, conviene recordar que, a diferencia de otras capitales latinoamericanas marcadas por una segregación socioespacial hemisférica y antagónica, los barrios de ranchos siempre estuvieron yuxtapuestos e intercalados entre los sectores formales y consolidados de la capital venezolana, como también ocurre en

Río de Janeiro, debido en ambos casos a restricciones topográficas. De esta manera, este y oeste eran hemisferios entreverados que compartían imaginarios urbanos, hasta que la bonanza se agotó con el Viernes Negro y las fracturas afloraron, sobre todo a finales de la década, tal como lo ilustran los análisis de García-Guadilla (1994) y Rosas Meza (2009).

Además de la ilusión de armonía social que hasta entonces envolvía al país, los espejismos capitalinos no solo reflejaban la confusión entre consumismo y desarrollo —tan profundamente arraigada hasta hoy en la idiosincrasia venezolana—, sino también la apariencia de una inversión suficiente, que en buena parte era de iniciativa privada, pero que no alcanzaba a renovar la infraestructura pública para vivienda y servicios urbanos, tal como demuestra en este libro Fossi Belloso. Aparte del metro y del teatro Teresa Carreño, inaugurados en el festivo frenesí del bicentenario de Bolívar, la Gran Caracas no conoció mayores inversiones públicas en el resto de la década de 1980. Con un acelerado deterioro desde entonces, las torres de Parque Central —las más altas de Latinoamérica por un tiempo— trocaron de símbolo de progreso y bonanza de la Gran Venezuela a mostrenco manifiesto de la desinversión urbana que siguiera al Viernes Negro. Fue un destino que también habían sufrido muchas de las avenidas y autopistas perezjimenistas desde la restauración democrática del 58, en parte como consecuencia de la tozudez de los regímenes empeñados en desconocer la realidad de un país urbanizado en más del 75% y con uno de los patrones de ocupación más concentrados de América Latina (Negrón, 2001).

Así, con la notable excepción del metro y algunos de los espacios públicos que aquel permitió renovar —de Catia en el oeste a Sabana Grande en el este—, la otrora Caracas modernista y saudita era, para fines de aquellos ochenta heredera del Viernes Negro, una urbe de contrastes socioespaciales y modernidad obsolescente. Su gastada infraestructura delataba no solo su condición de metrópoli del Tercer Mundo, sino también el agotamiento de un Estado rentista y del bipartidismo político que se había cimentado al establecimiento de Puntofijo.

La hasta entonces pacífica dualidad de la capital venezolana cambió después del Caracazo de 1989, cuando buena parte de la población de

los cerros marginales bajó a saquear la ciudad consolidada, después de las austeras medidas promulgadas por el gobierno neoliberal del segundo CAP (1989-1993). Anunciando el fin de la denostada democracia bipartidista, en la que AD y el Comité de Organización Política Electoral Independiente (Copei) habían hecho uso alternado e ineficiente de la ingente renta petrolera, el Caracazo declaró al mismo tiempo la irrupción en la arena pública de actores sociales excluidos del clientelismo partidista y removió la lucha de clases en una sociedad en la que el oro negro la había escamoteado, a pesar de que la pobreza crítica frisaba ya el 40% (García-Guadilla, 1994: 63). El Caracazo también aceleró varios y distorsionados efectos en la estructura y dinámica urbanas, como la colonización de espacios públicos por parte de buhoneros y demás actividades informales (Chacón, 2005), que se apoderaron de las zonas que el metro había peatonalizado hacía menos de una década, de Catia a Sabana Grande.

Si bien muchas de las ciudades venezolanas se beneficiaron del proceso de descentralización administrativa de finales de la década de 1980, este fue consumido en la capital por los sucesivos efectos de revueltas populares, así como por la cristalización de la “ciudad violenta” que, después de la “masificada” de Romero (1984), ubica González Téllez (2005: 107-116) por esos años en el ya turbulento contexto nacional. Los escasos intentos de renovación espacial estimulados desde el descentralizado ámbito municipal —con Chacao como mejor exponente— fueron desbordados por las plagas de la delincuencia y la inseguridad, que han infestado la vida pública en las grandes ciudades venezolanas y llevado a inusitadas formas de segregación blindada. Esto se ha manifestado desde entonces —tal como ilustra García-Guadilla en este volumen—, ora en las urbanizaciones de clase media y alta del este y sureste, de casas enrejadas y accesos controlados a *gated communities* o feudos urbanos, ora en el renovado protagonismo del centro comercial, que se ha tornado el único refugio seguro en medio de calles tomadas por la inseguridad, la buhonería y la basura. Para finales de los noventa, la inauguración del centro comercial Sambil —el de mayor área de construcción en Latinoamérica y cuyo prototipo ha sido repetido incluso

como parque temático en las grandes ciudades venezolanas—, seguido de El Recreo y Tolón, confirma que la segregación comercial caraqueña absorbe funciones que en otras capitales tienen todavía lugar en el espacio público.

Después de 1992: Urbe violenta e insurgente

Estallado a pocos días de la suntuosa toma de posesión de Pérez en febrero de 1989, el Caracazo prefiguró la agonía de la Cuarta República a lo largo de los años noventa (Sanoja, 2004), cuando muchos de esos conflictos y contradicciones se desahogaron por vía institucional, militar o subversiva. Mientras CAP II regresaba de un encuentro de líderes neoliberales en Davos, Suiza, los conjurados del ejército intentaron perpetrar, en la madrugada del 4 de febrero de 1992, un golpe de Estado desde los cuarteles de Maracay, Valencia y Maracaibo. Sin embargo, el teniente coronel Hugo Chávez no logró completar la toma del palacio de Miraflores en la capital. Al aparecer, esa mañana ante las cámaras televisivas reconociendo que no había podido cumplir “por ahora” sus objetivos militares, el comandante Chávez se perfiló como protagonista de los cambios por venir, mientras la audiencia trasnochada, como hace notar Arráiz Lucca, observaba “con estupor y hasta con admiración a un hombre que se hacía responsable por su fracaso, cosa infrecuente en la vida pública venezolana de entonces” (Arráiz Lucca, 2007: 195). Mientras la economía venezolana crecía cerca del 10% para finales de aquel año aciago (1992), los caraqueños tuvimos que presenciar, en la madrugada del 27 de noviembre, una segunda asonada golpista, perpetrada esta vez por militares de la aviación. La separación de CAP del ejecutivo por causa de la “partida secreta” de 250 millones de bolívares —insignificante en comparación con otros escándalos posteriores— fue acaso la estocada final del vilipendiado *statu quo* de Puntofijo, que curiosamente Rafael Caldera hubo de cerrar en su segunda presidencia (1994-1999), a pesar de haber sido protagonista firmante del pacto original y dueño de la quinta caraqueña que le diera nombre (Arráiz Lucca, 2007: 197-200).

Al decir de Tulio Hernández, el Caracazo es un “acontecimiento realengo” que ha trascendido tanto las interpretaciones simplistas y elusivas de los partidos tradicionales como las ideologizadas de la historia bolivariana posterior. Por un lado, en la temprana resaca del gobierno de CAP, “aquel acontecimiento tan complejo fue minimizado, obviado y soslayado con tal de seguir a pie juntillas el plan de ajustes económicos que se había concebido como panacea nacional” (Hernández, 2007); su incompreensión y obliteración por parte de políticos que semejaban avestruces o dinosaurios “fue la evidencia incontestable de que AD y Copei, y todas las élites que los circundaban y se nutrían parasitariamente de su poder, ya no estaban entendiendo nada de lo que ocurría en el país” (Hernández, 2007). Pero, por otro lado y postteriormente, la interpretación de la “metodología bolivariana”, según la cual el Caracazo era un anuncio teleológico de las asonadas golpistas de 1992, ha probado ser “un inmenso subterfugio dramático para encontrarles justificación moral a las razones por las cuales una logia emprendió el fallido golpe de Estado del 4 de febrero de 1992” (Hernández, 2007).

Más allá de la interpretación que se tome, lo cierto es que, a partir del Caracazo y especialmente después de las revueltas militares, se vivió en la paranoia de los rumores de toda especie, divulgados la mayor parte de ellos por sectores que comenzaron a invocar las charreteras y mirar a los cuarteles como panacea no exenta de romanticismo y nostalgia por la ya mítica década de Pérez Jiménez, sin percatarse ni avizorar que el militarismo latinoamericano tiene rostros menos progresistas y más aviesos. Mientras las élites políticas y sociales se desplomaban y cundía una fiebre reformista (Romero, 1999: 90-95), después del Caracazo el “sistema político se volatilizó y cualquier cambio brusco fue posible”, lo que reinició la “política de la calle” (González Téllez, 2005: 110-111), que no se veía desde los años sesenta, dominados por la guerrilla. Y, paralelamente, la espiral de violencia criminal en las ciudades venezolanas —en especial el homicidio con armas de fuego, que aumentó en un 500% entre 1989 y 1999— tuvo en Caracas su escenario protagónico y apocalíptico, y desplegó un catálogo delincencial que ha configurado una suerte de nueva urbanidad capitalina (Sanjuán, 2000).

Sumado a males nacionales como el agotamiento del Estado rentista y del bipartidismo desgastado, la criminalidad urbana terminó de abonar el terreno para el arribo al poder de Hugo Chávez en 1999, cuyo régimen ha sabido capitalizar el autoritarismo que, como clamaba la violenta ciudad, debía seguir al Caracazo. Los resultados de su gobierno son polémicos en cuanto a su “democracia participativa” y claramente deficitarios respecto al mantenimiento capitalino, cuyo deterioro se evidencia en variables ambientales como las que ilustra Chacón (2005), así como en la falta de inversión en transporte, servicios públicos y vivienda, tal como es detectado por Mundó Tejada (2007) y Rosas Meza (2009).

A pesar de las proclamas igualitarias del régimen, la Caracas del chavismo ha acentuado sus segregaciones y fracturas, en buena parte como consecuencia de la inestabilidad política, que alcanzó sus picos entre los abril de 2002 y 2003, caracterizados por enfrentamientos entre facciones opositoras y oficialistas en espacios públicos tradicionales e inusitados. Como ilustran Irazábal y Foley (2008) en este libro, desde las plazas locales y metropolitanas hasta las urbanizaciones y autopistas, algunas de esas ágoras improvisadas cobraron nuevos significados al ser tomadas por los bandos, pero acabarían debilitándose en términos de valores cívicos. Más allá de la inestabilidad política, a niveles más profundos y estructurales, la resentida retórica chavista ha atizado la lucha de clases, latente y preterida, pero sobrellevada por la democracia representativa de Punto Fijo, y con ello ha retrotraído a Caracas y a Venezuela toda a la inflamada antinomia entre oeste pobre y este rico, ahora con una renovada artillería de conflictividad y violencia, integralmente analizada por García-Guadilla en este volumen.

Como capital de un gobierno que pretende fortalecer ejes interurbanos y fluviales paralelos al centro-norte costero, pero que desarrolla a la vez políticas populistas tendentes, por ejemplo, a una saturación vehicular comparable a la de la Caracas saudita, con niveles de servicio vial que están ahora entre los más bajos del continente (Mundó Tejada, 2007), es difícil seguir asegurando el supuesto carácter antiurbano de la “Revolución bolivariana”. La lobreguez citadina del chavismo ha sido principalmente denunciada en términos del imaginario rural que se

ha traído al centro mismo de Caracas —con conucos y gallineros que colindan ahora con una de las chamuscadas torres del Parque Central— y rastreada en las mercaderías insalubres y piratas que han colonizado espacios peatonales, lo que convierte a Caracas en capital latinoamericana de la buhonería y la basura (Negrón, 2004). Sin embargo, con sus nuevos centros comerciales, trenes de cercanías y extensiones del metro, puede decirse que la enrojecida capital se debate ante un doble discurso oficial sobre lo urbano, expansivo y punitivo a la vez, como acaso conocieron, *mutatis mutandis* y en las antípodas, la Berlín de Speer y la Pekín de Mao.

Blandiendo el rojo oficialista con una ferocidad que en la historia del caudillismo latinoamericano hace pensar en Juan Manuel de Rosas y su mazorca policial, las huestes milicianas y las vallas rojas, que ahora campean en Caracas bajo el patronato del Che Guevara y otros santos revolucionarios, completan el tapiz anacrónico y populista de una ciudad apocalíptica pero auroral al mismo tiempo, porque proclama ser meca del socialismo del siglo XXI⁹. La estrafalaria rojez de esa capital insurgente, ensangrentada también por las cifras de criminalidad rampante e impune, permite atribuirle ese color como predominante, así como explicarla y entenderla a través de la segregación y la violencia, la obsolescencia y el tercermundismo, distintivos todos de la súbita metrópoli modernista de otrora trocada hoy en revolucionaria meca roja.

Sobre la estructura del libro y los textos compilados

Partiendo de ese imaginario histórico y político, social y urbano que he tratado de resumir, sobre todo pensando en el lector foráneo, los textos de este volumen ilustran ese ciclo de cambios de la metrópoli caraqueña, tal como queda claro en las referencias hechas en esta introducción, con énfasis en los componentes actuales para la última etapa. Para reforzar la perspectiva histórica de ese estadio metropolitano —aunque están consi-

derados en algunos capítulos la era colonial y los inicios republicanos—, se ofrecen tres partes que recogen el proceso de cambio: se abre con Lorenzo González Casas, cuyo capítulo conecta las modificaciones del episodio guzmancista sobre la achatada trama colonial y, después de pasarse por el higienismo de entre siglos, se cierra con la metrópoli súbita que resultó de la bonanza petrolera y los primeros planes urbanos. En la parte inicial se recoge también el texto de Nancy Dembo, José Rosas e Iván González, el cual, sobre un prolijo manejo de fuentes cartográficas, como en González Casas, alcanza una aproximación interdisciplinaria a ese primer modernismo que revistió la mutación metropolitana. Un breve capítulo de mi autoría intenta encuadrar esas transformaciones en el marco político del Nuevo Ideal Nacional de Pérez Jiménez y las instituciones y tendencias del urbanismo funcionalista.

Aunque centrados en la metrópoli caraqueña, los capítulos de la segunda parte ofrecen cierto alcance nacional, para poner en contexto las implicaciones de la capitalidad a lo largo del siglo XX, especialmente en el dispendioso período de la Venezuela saudita que transcurrió en la democracia representativa de Puntofijo. Estos capítulos abordan la primacía demográfica y territorial con respecto al sistema de ciudades y los modelos económicos —como lo hace Marco Negrón—, pasan por las políticas públicas y la inversión en servicios y vivienda —como en el capítulo de Víctor Fossi Belloso— y llegan hasta la segregación espacial y social capitalina, actualizada suerte del Chicago de marras —tal como lo analiza exhaustivamente María Pilar García-Guadilla—. Publicados originalmente desde finales de los ochenta, en la puesta en perspectiva que siguiera al Caracazo, estos textos han sido revisados y actualizados por sus autores —como casi todos los del libro— para conectarse asimismo con el ciclo de cambios políticos de entre siglos. Esto resulta especialmente claro en el texto de García-Guadilla, cuya actualización sirve para conectar esta perspectiva histórica con la acelerada dinámica metropolitana del socialismo del siglo XXI.

Si bien mantienen la perspectiva histórica, sobre todo a partir de las asonadas golpistas de 1992, los artículos de la última parte ofrecen un corte más contemporáneo, funcional y transversal para entender la

Caracas deficitaria de hoy. Los componentes considerados incluyen el deterioro y las diferencias ambientales entre zonas, en el capítulo de Chacón; los problemas de movilidad y transporte público en medio de la inversión deficitaria, según el diagnóstico de Josefina Mundó Tejada en su tesis doctoral; los mecanismos de construcción alternativa en la ciudad informal, detectados por Iris Rosas Meza como resultado de otro trabajo doctoral; y las manifestaciones y el significado de la ciudad violenta que surgió tras el Caracazo, según la continuación que hace Silverio González Téllez de la tipología de José Luis Romero (1984). Finalmente, si bien con cierta condescendencia hacia el régimen chavista, los vertiginosos sucesos políticos de 2002 y 2003 son puestos en perspectiva por Irazábal y Foley en relación al significado y al imaginario internacional que ha alcanzado Caracas en tanto metrópoli insurgente y revolucionaria, nueva meca de las izquierdas opuestas al liberalismo y la globalización.

Además de reconocer la invitación de parte de OLACCHI para compilar este volumen, queremos expresar unas palabras finales para agradecer los permisos de reproducción por parte de las revistas y editoriales originales, así como los esfuerzos de los autores al revisar sus textos para esta antología¹⁰. Esperamos que el lector pueda interesarse y disfrutar este libro dedicado a la metrópoli caraqueña, a pesar de lo súbito y turbulento de sus cambios.

10 Si bien los textos de este volumen han cambiado significativamente con respecto a sus versiones originales, he preferido mantener las referencias de estas últimas en la bibliografía de esta introducción, para que el lector pueda ubicar su procedencia. Esas referencias están asimismo en notas a pie de página al inicio de cada capítulo.

Bibliografía

- Almandoz, Arturo (2004). *La ciudad en el imaginario venezolano. II: De 1936 a los pequeños seres*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- Almandoz, Arturo (2006). *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas: Equinoccio/Fundación para la Cultura Urbana.
- Almandoz, Arturo (2007). “Itinerario segregado hacia la Caracas roja”. *TodaVía. Pensamiento y cultura en América Latina*, N.º 17, revistatodavia.com.ar (visitada el 26 de junio del 2012).
- Arellano Moreno, Antonio (1972). *Caracas, su evolución y su régimen legal*. Madrid: Edime.
- Arráiz Lucca, Rafael (2007). *Venezuela: 1830 a nuestros días. Breve historia política*. Caracas: Alfa.
- Bailey, Helen M. y Abraham P. Nasatir (1960). *Latin America. The development of its civilization*. Londres: Constable & Co.
- Betancourt, Rómulo (1958). *Posición y doctrina*. Caracas: Cordillera.
- Chacón, Rosa (2005). “El crecimiento urbano y la pérdida de los valores ambientales”. En *La arquitectura y el urbanismo. Puntos de confluencia*, Rosa Chacón (comp.): 105-123. Caracas: Equinoccio/Ediciones de la Universidad Simón Bolívar.
- Dembo, Nancy, José Rosas e Iván González (2004). “Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinar”. *Tharsis*, Año 8, Vol. 5, N.º 16: 95-113.
- Díaz Sánchez, Ramón (1954). “Sinfonía de Caracas”. *El Farol*, N.º 150: 18-27.
- Fossi Belloso, Víctor (1989). “Desarrollo urbano y vivienda: La desordenada evolución hacia un país de metrópolis”. En *El caso Venezuela: Una ilusión de armonía*, Moisés Naím y Ramón Piñango (eds.): 473-498. Caracas: Instituto de Estudios Superiores de Administración (IESA).
- García de la Concha, José (1962). *Reminiscencias. Vida y costumbres de la vieja Caracas*. Caracas: Grafos.
- García-Guadilla, María Pilar (1994). “Configuración espacial y movimientos ciudadanos”. En *Las ciudades hablan. Identidades y movi-*

- mientos sociales en seis metrópolis latinoamericanas*, Tomás R. Villasante (coord.): 51-69. Caracas: Nueva Sociedad.
- González Casas, Lorenzo (2002). "Caracas: Territory, architecture and urban space". En *Planning Latin America's capital cities, 1850-1950*, Arturo Almandoz (ed.): 214-240. Londres: Routledge.
- González Téllez, Silverio (2005). *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido en la convivencia nacional*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- Hernández, Tulio (2007). "Versiones de El Caracazo". *El Nacional*, Caracas, febrero 25, p. A10.
- Irazábal, Clara y John Foley (2008). "Space, revolution, and resistance: Ordinary places and extraordinary events in Caracas". En *Ordinary places, extraordinary events. Citizenship, democracy and public space in Latin America*, Clara Irazábal (ed.): 144-169. Londres/Nueva York: Routledge.
- Mijares, Augusto (1975). "La evolución política (1810-1960)". En *Venezuela independiente. Evolución político-social 1810-1960*, M. Picón Salas, A. Mijares y R. Díaz Sánchez: 23-73. Caracas: Fundación Eugenio Mendoza.
- Mundó Tejada, Josefina (2007). "Definición de un modelo conceptual para el sistema de transporte público del DMC". Disertación doctoral, Universidad Central de Venezuela.
- Muñoz, Pedro José (1972). *Imagen afectiva de Caracas: La Belle Époque caraqueña*. Caracas: Imprenta Municipal.
- Negrón, Marco (2001). *Ciudad y modernidad, 1936-2000. El rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Comisión de Estudios de Postgrado, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Negrón, Marco (2004). *La cosa humana por excelencia. Controversias sobre la ciudad*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- Picón Salas, Mariano (1951). "Perfil de Caracas". *Crónica de Caracas*, N.º 8: 136-144.
- Polanco Alcántara, Tomás (1983). *Historia de Caracas*. Caracas: Comisión del Bicentenario del Libertador.

- Romero, Aníbal (1999). *Decadencia y crisis de la democracia*. Caracas: Panapo.
- Romero, José Luis (1984). *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas* [1976]. México: Siglo XXI.
- Rosas Meza, Iris (2009). “La cultura constructiva informal y la transformación de los barrios caraqueños”. *Bitácora*, 15, N.º 2: 79-88.
- Rostow, Walt Whitman (1971). *The stages of economic growth. A non-communist manifesto*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sanjuán, Ana María (2000). “Democracia, ciudadanía y violencia en Venezuela”. En *Ciudadanías del miedo*, Susana Rotker (ed.): 81-93. Caracas: Nueva Sociedad.
- Sanoja Hernández, Jesús (2004). “De la coronación a la insurrección”. *El Nacional*, Caracas, febrero 27, p. A8.
- Schael, Guillermo José (1966). *Caracas de siglo a siglo*. Caracas: s/e.
- Uslar Pietri, Arturo (1969). “Caracas”. En *Veinticinco ensayos*: 159-167. Caracas: Monte Ávila Editores.
- Uslar Pietri, Arturo (1991). “La Caracas que no fue”. En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana y otros: 7-9. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Vallmitjana, M. y otros (1991). *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Violich, Francis (1975). “Caracas: Focus of the new Venezuela”. En *World capitals. Toward guided urbanization*, H. Wentworth Eldredge (ed.): 246-292. Nueva York: Anchor Press/Doubleday.
- Zawisza, Leszek (1989). “Rotival: Ayer y hoy (I)”. *Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela*, N.º 3: 14-31.

I. Desarrollismo, metropolitanización y modernidad

Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano¹

Lorenzo González Casas*

Introducción: Estratos y juegos de la modernidad caraqueña

La estructura urbana de Caracas es producto de una dialéctica entre formaciones discursivas importadas y condiciones específicas del lugar. Considerando que todos los esfuerzos de modernización urbana han estado inspirados en fuentes extranjeras, es posible trazar en cada fase del desarrollo de la ciudad un conjunto característico de influencias foráneas, acompañadas por activas reacciones locales. De esta manera, la transformación de la ciudad se produce de manera acumulativa (modernidad por estratos superpuestos) y, en el caso caraqueño, por la sucesiva importación e implantación de ideas y esquemas urbanísticos hispanos, francobritánicos y norteamericanos.

En combinación con la tesis de la estratificación de las ideas modernizadoras, se usa aquí la noción de juego como clave de interpretación de la alteridad y del complejo proceso de negociación entre ámbitos culturales preexistentes y novedosos. De esta manera, se analiza cómo la cuadrícula fundacional de Caracas se convirtió en el centro de la ciudad y en el gran escenario de la dialéctica de continuidad y cambio, en el que se estableció la dinámica de crecimiento urbano, la localización jerarquizada de usos y la representación del poder. Se entenderá la idea

1 El presente trabajo es una versión modificada de un texto publicado originalmente en inglés; véase González Casas (2002).

* Es profesor titular de la Universidad Simón Bolívar de Caracas. Dirección electrónica: lgonza@usb.ve.

de juego no tanto en su sentido lúdico o ligero, sino en el de operación estratégica, experimental, de negociación para la toma de decisiones de agentes sociales o jugadores clave, pues cada jugada condiciona o prescribe las siguientes.

Este trabajo contiene un énfasis temporal en el estrato o período de entresiglos, o, como lo expresara José Luis Romero (1976), el correspondiente a la denominada “ciudad burguesa” de fines del siglo XIX y principios del XX, y un énfasis espacial en las dimensiones territorial, arquitectónica y de espacio público del urbanismo caraqueño.

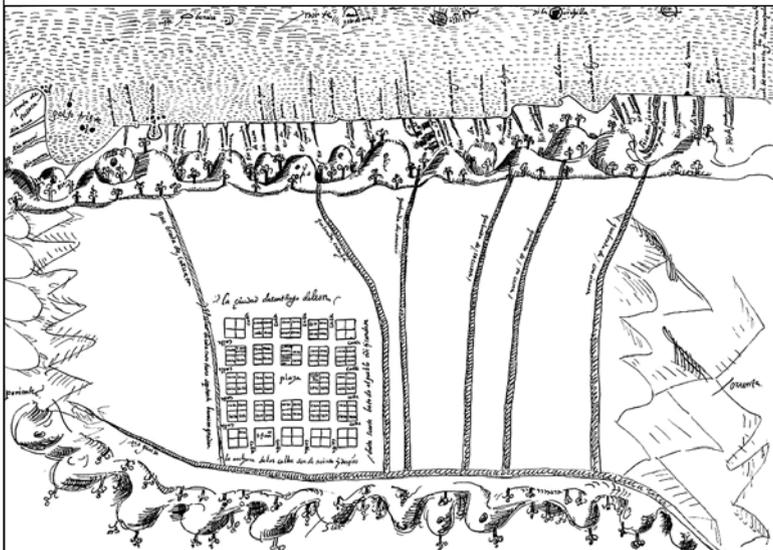
Antecedentes: La ciudad colonial y los inicios de la república

Cuando en el año 1578 Juan de Pimentel, gobernador y capitán general de la provincia de Venezuela entre 1576 y 1583, envió a la corte de Felipe II su relación sobre Santiago de León de Caracas, en cumplimiento de una cédula real que así lo exigía, la acompañó del primer plano que se conoce de la ciudad (Imagen 1). No obstante, su pretensión de ser una descripción precisa del nuevo asentamiento en tierras americanas, el plano de Pimentel representaba más los deseos de la Corona que existencias reales; por ende, se trataba especialmente de un plan que de un plano, un paisaje de símbolos más que uno de hechos, como algunos trabajos arqueológicos recientes parecen sugerir (Sanoja *et ál.*, 1998).

Sobre ese tablero (quiero subrayar la alusión a la forma de la ciudad como plataforma del llamado “juego ciencia”) tomarían lugar sucesivos juegos, o ensayos, si se utiliza la metáfora del laboratorio (Fernández, 1998), de la cultura urbanística venezolana. Ese primer esfuerzo de modernización, bajo dominio español y coincidente con los ideales del Renacimiento, supuso la creación de una ciudad completamente nueva en el valle de Caracas, y el establecimiento de las bases de una estructura urbana cuyos fundamentos se mantuvieron casi constantes entre los siglos XVI y XIX².

² Debido a la inexistencia de tradiciones urbanas aborígenes en Venezuela, como las de México o Perú, es posible decir que la influencia de los primitivos pobladores fue casi

Imagen 1. Plano de Juan Pimentel, 1578



Fuente: De Sola Ricardo (1967).

De manera similar a la distinción de Aldo Rossi (1971) entre elementos primarios y secundarios de la estructura urbana, el tablero inicial de Caracas posee básicamente dos tipos de piezas, colocadas sobre recuadros de similar dimensión: iglesias y conventos (como elementos principales) y casas (a modo de peones). El plano de Pimentel (una carta tanto en el sentido literal como en el figurado) posee una regularidad oportuna para informar a quienes estaban del otro lado del océano sobre el estatus de esta suerte de sello real en el territorio americano, cuyo orden, no

nula en el ámbito urbanístico. Había cerca de 25 mil indígenas en Caracas, en el valle de los Toromaynas, a la llegada de los europeos; pero en menos de 25 años la población había disminuido a unos seis mil, debido a la guerra de resistencia y a las enfermedades contagiosas. La nomenclatura caraqueña guarda muchos nombres indígenas, los cuales refieren principalmente, como era de esperar, a elementos naturales. Es el caso de la propia denominación de Caracas y otras como Guaire, Catuche, Anauco, Baruta, Chacao y Petare. En contraste, las creaciones artificiales, como la cuadrícula y sus partes, llevan nombres hispanos.

debe olvidarse, derivaba de un compromiso entre la Iglesia católica y la Corona española, los principales jugadores del proceso de colonización.

Como producto de ese compromiso, la iglesia principal, luego convertida en catedral, se asentó en el lugar más importante, frente a la plaza Mayor. Aparte de esa iglesia, en el plano aparecían otras cuatro propiedades eclesiásticas, incluyendo la que daría lugar al convento de San Francisco, que ocupaba una manzana completa de la nueva ciudad. En contraste con la multitud de predios religiosos, solo figura en el plano una parcela destinada a las actividades gubernamentales; 75 parcelas ocupadas por casas, 23 lotes vacantes, un espacio central principal y otros espacios públicos menores completaban la ciudad de Pimentel, un objeto modular finito inmerso en un vasto entorno. La escala del plano está alterada con la finalidad de conjugar el interés por el detalle parcelario con la referencia más completa posible del medio natural. De esta manera, el plano trataba de poner juntas dos vivencias espaciales diferentes: la de la inmensidad oceánica y de la naturaleza omnipresente, pródiga y gigantesca, que había llevado a un deslumbrado Cristóbal Colón a afirmar que se encontraba en el Paraíso Terrenal –o Tierra de Gracia– al avistar las costas venezolanas en su tercer viaje al Nuevo Mundo, y la de la vida cotidiana. La forma regular de la ciudad era quizás una de las pocas maneras de documentar la presencia humana en un territorio colosal³.

Seis años antes de la publicación de las Leyes de Indias, en 1567, la fundación de Caracas por un grupo de 136 españoles comandado por Diego de Losada fue la más oriental en territorio venezolano hasta ese momento, y ocurrió después de varios intentos que hallaron fuerte

3 Similares juegos tomaban lugar en otras localidades de la provincia y en el resto de Hispanoamérica, donde la fundación de ciudades fue tanto una declaración simbólica como un procedimiento administrativo estándar del poder europeo en su empresa colonial, dentro de un territorio desconocido y avasallante. Como resultado, apareció una configuración uniforme que condujo a una llamativa semejanza entre los distintos asentamientos españoles a lo largo del continente, con independencia de su localización. La forma general es una trama ortogonal regular, cuyo origen histórico es tan antiguo como la civilización urbana. Las directrices de planificación urbanística, compiladas en 1573, durante el reinado de Felipe II, en las llamadas Leyes de Indias, son un primer esfuerzo modernizador que luego se transformaría en tradición en América Latina.

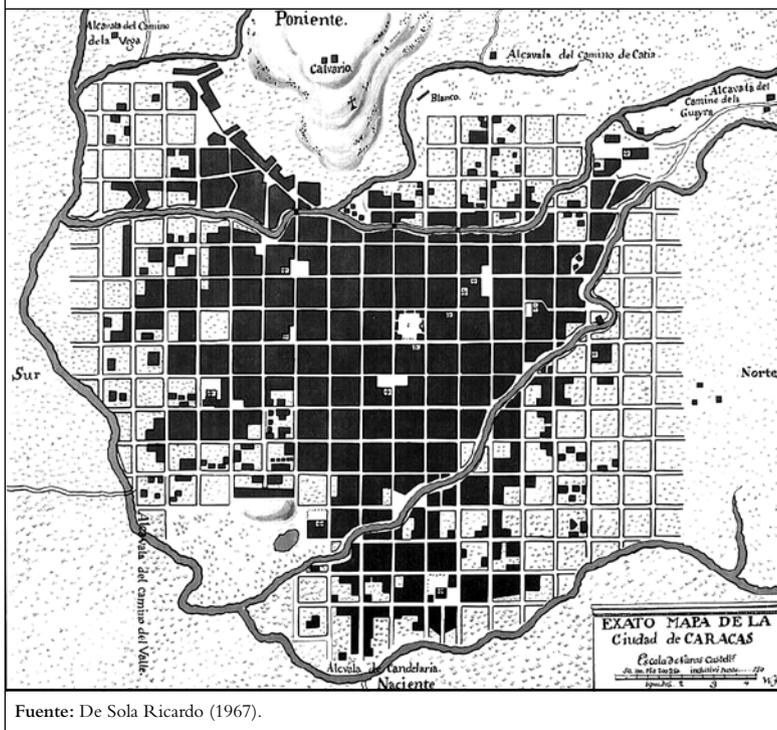
resistencia por parte de los habitantes nativos del lugar. Después de la derrota de Guaicaipuro, el jefe de los indígenas, el pueblo se localizó en el extremo oeste del largo y estrecho valle de montaña, a unos 920 m. s. n. m., cerca del camino a la costa caribeña. El sitio seleccionado se localizó entre cerros y cursos de agua: el Ávila, la montaña más alta, al norte; la quebrada de Catuche al este; el río Guaire al sur; y la quebrada de Caroata y la colina de El Calvario al oeste. El plano de Pimentel representa estos accidentes hidrográficos y orográficos con especial esmero, dejando a los ríos el papel de marcadores de la distancia y a las montañas el de marco, con sus murallas rodeando el tablero.

Caracas creció lentamente durante los siglos XVI y XVII. La pobreza —extendida a la totalidad de la provincia—, los terremotos y las epidemias establecieron límites y la caracterizaron como una ciudad pequeña, sin comparación con las capitales virreinales en cuanto a tamaño y riqueza. Por otra parte, se careció durante buena parte del período colonial de una noción de territorio unificado: las siete provincias de la Capitanía General (Caracas, Barcelona, Cumaná, Margarita, Mérida, Trujillo y Barinas) funcionaban como sistemas urbano-portuarios casi completamente independientes. En relación con la expansión urbana caraqueña, el crecimiento fue controlado y acomodó a la nueva población dentro del mismo perímetro urbano⁴. Como resultado, surgió una fragmentación creciente del tejido urbano debido a la subdivisión de las manzanas en unidades cada vez más pequeñas. Por esto, el área urbana de Caracas en el año 1772 era casi igual a la de 1806, mientras que la población aumentó entre esos años de 19 mil a más de 40 mil habitantes.

Aunque no fue prevista como la capital formal, en la práctica Caracas se había transformado gradualmente en la capital de la provincia desde los puntos de vista político y religioso. Luego de la mudanza del

4 La estratificación sociodemográfica, establecida desde los mismos inicios del poblamiento, tendía a reproducirse en la medida en que la ciudad crecía. La élite urbana, compuesta por una aristocracia o clase alta de hacendados blancos, la mayoría de ellos criollos (llamados “grandes cacao” o “mantuanos”), se estableció en torno a la plaza Mayor. Entre tanto, personas menos acaudaladas, como los españoles recién llegados, canarios, pardos, indígenas y negros, vivían hacia la periferia.

Imagen 2. Plano de Juan Vicente Bolívar, 1772



gobernador (1576), los funcionarios reales (1570), el obispo (1613) y, finalmente, el asiento de la catedral (1637), una Real Cédula de 1777 la declararían capital de la Capitanía General de Venezuela, mientras las principales instituciones se establecerían allí: la Real Audiencia (1786), el Real Consulado (1793) y el Arzobispado (1803), así como las casas de los agricultores más acaudalados, la universidad, oficinas de jurisconsultos, órdenes religiosas y los títulos y donaciones más relevantes.

Caracas disfrutó, desde finales del siglo XVII hasta principios del XIX, un período de relativa prosperidad. Su economía, basada en dos cultivos de exportación, café y cacao, fue mejorada por la Compañía

Guipuzcoana, fundada en 1728, y los programas de liberalización comercial posteriores, los cuales contribuyeron al crecimiento económico de la provincia y su capital y generaron un período de prosperidad a partir de 1780. En 1772, casi 200 años después del plano de Pimentel, Caracas fue representada por otro plano, autodenominado “exacto”, realizado por Juan Vicente Bolívar, padre de Simón Bolívar (Imagen 2). De limitada exactitud, este plano resaltaba la hidrografía (base de la economía y sustento de la aislada villa), las alcabalas y las iglesias. El continuo rural-urbano se evidenciaba en el uso de colores para diferenciar las figuras y los fondos⁵.

Hacia 1810, en vísperas de la guerra de independencia, la ciudad contaba con más de 42 mil habitantes y se dividía en cinco parroquias religiosas: Catedral, San Pablo, Candelaria, Altagracia y Santa Rosalía. Los edificios religiosos seguían siendo los hitos de una ciudad de baja altura. La plaza Mayor era el espacio abierto en el cual tomaban lugar todas las funciones públicas: las reuniones religiosas, políticas y sociales, los desfiles del ejército, el mercado, la administración de justicia y los juegos y actividades recreativas en general. Algunos edificios públicos se ubicaron alrededor de la plaza Mayor, pero la catedral continuaba siendo la edificación más importante. Otros espacios abiertos o subcentros se crearon sobre la base religiosa parroquial; no obstante, estos nunca llegaron a ocupar la totalidad de una manzana, y mantuvieron una jerarquía secundaria con respecto a la plaza Mayor.

En términos tipológicos, las edificaciones se organizaban por lo general en torno a un patio. De esta manera, el trazado concéntrico de la ciudad (bloques sólidos alrededor de un espacio abierto) se repetía a escala doméstica. Este esquema urbano concéntrico era de calidad diagramática, pues, entre otras cosas, expresaba el orden jerárquico de la ciudad a través del arreglo de los espacios abiertos: desde los patios centrales de las edificaciones a los espacios locales (plazas parroquiales) y

5 Caracas, como otras fundaciones hispanas en América, creció concéntricamente y a lo largo de caminos que llevaban a las propiedades rurales. Con el paso del tiempo, la forma abierta de la malla reforzaba la fuerte relación que existía entre el campo y la ciudad. Véase González Casas y Vicente (1992).

a los centros urbanos (plazas mayores). Este arreglo, con la vida cotidiana organizada alrededor de los espacios abiertos, es un rasgo fundamental para entender tanto el urbanismo como el sentido del hábitat de la ciudad colonial.

Lentamente, algunas instituciones civiles adquirieron cierta preeminencia en el tablero. El gobernador español Felipe Nicolás Ricardos introdujo las reformas borbónicas en 1751; estas eran el reflejo del despotismo ilustrado de esa casa real y pretendían “hacer a Caracas moderna, consciente de sí misma y leal” (Ferry, 1989: 248)⁶. Caracas se transformó nuevamente en una arena de reformas coloniales propiciadas por la Corona española: se promulgaron nuevas ordenanzas, se crearon oficinas públicas y se reconstruyeron algunos espacios urbanos. Entre 1753 y 1755, la plaza Mayor fue remodelada con pórticos en sus flancos sur y oeste, diagonales a la catedral. La función de la plaza como mercado público de la ciudad fue reforzada: se construyeron pequeñas tiendas en el lado interno del muro y se ofrecieron en alquiler, con lo cual la ciudad ganó el control sobre el pago de impuestos. Robert Ferry ha argumentado que, “como tal, la reformada plaza era una expresión efectiva, tanto funcional como simbólicamente, de la autoridad del rey” (Ferry, 1989: 248).

El orden colonial llegó a su fin cuando las luchas entre las familias criollas y los comerciantes y autoridades peninsulares condujeron a la guerra independentista y a la búsqueda, sumamente costosa, de un nuevo orden. Luego de la independencia, y con la separación de Venezuela de la Gran Colombia, Caracas se convirtió en la capital de un país independiente. Sin embargo, esto no significó enormes cambios urbanísticos, pues, si bien la independencia rompió en muchos aspectos la estabilidad del orden español, en otros la estructura colonial continuó siendo la base de la organización social y económica del país. La

6 Un proceso general de modernización del Imperio español fue acometido bajo los reformadores borbónicos, particularmente durante el reinado de Carlos III (1759-1788). Este proceso, de inspiración francesa, condujo a múltiples conflictos con la Iglesia católica. En el caso venezolano, los reformadores también querían castigar a la provincia por el levantamiento de 1749.

formación de un Estado liberal y la creación de una nueva república encontraron enormes obstáculos a causa de las luchas por el poder entre los antiguos líderes de la guerra de independencia y la balcanización del país. La permanencia del modelo centralista de la Capitanía General, el cual fue atacado por el liderazgo rural regional, ocasionó forcejeos entre caudillos locales y condujo a sangrientas guerras civiles que mantuvieron al país en estado de beligerancia permanente y a la capital en estado de lento crecimiento. La naturaleza en estado salvaje parecía dominar, como lo evidencian las obras pictóricas de Ferdinand Bellerman, Camille Pissarro y sir Robert Ker Porter. Después de más de cincuenta años del devastador terremoto de 1812, que destruyó las dos terceras partes de los edificios y causó la muerte de entre 10 mil y 12 mil habitantes (Cunill Grau, 1987), las ruinas permanecían a lo largo de toda la ciudad, evidenciando que algo se había roto en relación con el orden colonial, pero que ese algo no tenía un modelo sustitutivo claro⁷.

Guzmán Blanco y la recreación de una ciudad republicana

En abril de 1876, el ingeniero Roberto García —hasta marzo de ese año, ministro de Obras Públicas del gobierno venezolano— dedicaba un álbum al “Ilustre Americano, Regenerador y Presidente de los Estados Unidos de Venezuela”, Antonio Guzmán Blanco (Imagen 3). En la contraportada del álbum, un retrato muestra a Guzmán Blanco dentro de un óvalo, vestido con la solemnidad y distinción del caso, en un plano tres cuartos y rodeado por símbolos de la nacionalidad e instrumentos de poder. Encabezando la composición, el escudo nacional, flotante, funge como una suerte de corona republicana sobre la cabeza del gobernante y hace las veces de blasón genealógico para la justificación histórica del personaje. En el sector intermedio se encuentran, simétricamente colocados y emanando como numerosos rayos del óvalo central, banderas nacionales y piezas de armamento, cañones, lanzas y bayonetas, que ha-

7 Se debe aclarar que en el año 1821 habitaban en la ciudad menos de 17 mil personas, alrededor de un tercio de la población de 1812.

bían llevado a Guzmán Blanco al poder. Estos elementos se convirtieron así en símbolos del monopolio de la violencia legítima del Estado, a la cual se recurrió frecuentemente para enfrentar a la oposición. Pero en la parte inferior del retrato se encuentra lo que más nos interesa: como sustento de la composición aparece un conjunto de planos e instrumentos de dibujo (compás y regla), casi ocultos tras las orlas vegetales. Si se observa con detenimiento, los planos contienen la planta y fachada del Palacio Federal, nuevo edificio diagonal a la plaza central, del cual García fue ingeniero constructor, y que estaba destinado a albergar un Congreso que, al menos nominalmente, hacía referencia a la división de los po-

Imagen 3. Antonio Guzmán Blanco. Contraportada de un álbum dedicado a Antonio Guzmán Blanco por el ingeniero Roberto García, 1876



Portada del Album ofrecido por Roberto García a Guzmán Blanco y su retrato en una de las páginas.

deres de los modernos regímenes parlamentarios. Los planos del Palacio Federal son, seguramente no por azar, los vértices de una composición piramidal que termina en el escudo venezolano y las figuras que brindan estabilidad al óvalo en el que Guzmán Blanco se aloja.

Esta iconografía, llena del instrumental simbólico tan preciado para líderes masones, como el oferente y el destinatario, es útil para ilustrar algunas claves del esfuerzo realizado a fines del siglo XIX con el objetivo de romper la inercia y crear un nuevo estrato de ciudad moderna. Ese proceso causó, entre otras cosas, la ruptura parcial de la unidad ambiental y de la coherencia de la ciudad colonial. Bajo la égida de Guzmán Blanco, a finales del siglo XIX se produjo un esfuerzo constructivo sin precedentes en Caracas. Simultáneamente, el país se abrió a la inversión extranjera y a la inmigración europea, y se consideró a Gran Bretaña y Francia centros dominantes en lo económico y cultural.

Miembro prominente de las logias masónicas de la época (masón en grado 33, como también lo era el ingeniero García), Guzmán había viajado en rol diplomático a Filadelfia, Nueva York, Washington, Londres, Madrid y París. Combatió en la guerra federal como lugarteniente del general Falcón, viajó a Europa como plenipotenciario y conoció en París a Napoleón III y la obra del barón Haussmann. Además, ocupó interinamente la presidencia de la república y llegó al poder en 1870; en él se mantuvo con interrupciones hasta 1888. Los intentos de Guzmán Blanco para transformar el pequeño asentamiento en una ciudad moderna fueron claramente inspirados por nuevas ideas derivadas de la retórica ilustrada de Napoleón III. El caudillo liberal quería manejar las fuerzas transformadoras de la ciudad e introducir una forma novedosa de expresar su función representativa como capital, al tiempo que realizaba pingües beneficios personales derivados de los arreglos financieros y negocios vinculados a la construcción. Nuevos principios filosóficos y políticos, así como procesos sociales, estaban en camino: la creencia en la racionalidad de los criterios científicos, el liberalismo, la educación obligatoria y gratuita, el periodismo, precisas técnicas contables y presupuestarias, la organización de la administración pública, el censo nacional sistemático y las estadísticas públicas, entre otros.

Domesticando el territorio

Los procesos de modernización impulsados por Guzmán Blanco supusieron nuevas maneras de entender el territorio. La inquietud permanente de sus gobiernos fue la definición de los límites con los países vecinos, Colombia y Guayana Británica, lo que ocasionó, en el último caso, la ruptura de relaciones con Inglaterra. La clara demarcación del territorio y la divulgación de una historia común serían las bases para las nociones e imaginarios de nacionalidad, soberanía y ciudadanía, requeridos para la unificación de un territorio desarticulado.

Al interior de los límites nacionales, la estadística y la cartografía jugarían un papel preponderante como formas de racionalización y cálculo de las actividades en el territorio. Las divisiones regionales —con decenas de revoluciones y alzamientos que convertían a cada hacienda en cuartel, a cada hacendado en general y a cada peón en soldado—, la crisis económica y los fenómenos naturales hicieron que el territorio fuera, además de desconocido, percibido como un peligro emergente. Para contrarrestar ese ambiente hostil y domesticar los flujos y movimientos productivos, al tiempo que se privilegiaba el establecimiento de empresas comerciales nacionales y extranjeras asociadas en buena parte al auge de la agricultura del café, era preciso arrojar una mirada racional y utilitarista sobre el espacio natural.

Notable en esta dirección es la imagen preparada en 1877 por el pintor y grabador Ramón Bolet para ilustrar la portada del llamado *Álbum de Caracas y Venezuela* (Imagen 4). Aquí, una solemne figura neoclásica, coronada victoriosamente de laureles y equipada con paleta y pinceles, domina lo que parece ser un paisaje del río Orinoco, surcado por un barco de vapor que se dirige a lo largo de una diagonal de parcelas cultivadas hacia un fondo de montañas cortadas piramidalmente. Entre un inventario de plantas tropicales, concesión al romanticismo y al deseo exótico y pintoresco, el personaje principal tiene a sus pies varios objetos que muestran un paisaje domesticado flanqueando una escalinata ascendente: una cornucopia rebosante de frutos, pinturas paisajistas enmarcadas, un rollo de papel y un jarrón sobre un pedestal. En el reino

del cálculo y la abstracción, cuya condición extrema sería la metrópoli, la moraleja era evidente: el paisaje debía ponerse en producción y la naturaleza, vista como oportunidad, se convertiría en “tierra civilizada”. Para lograr esos fines, debía desarrollarse primero una agenda de ordenamiento territorial, y luego una de diseño urbano.

Imagen 4. Álbum de Caracas y Venezuela



Fuente: Portada del *Álbum de Caracas y de Venezuela*, por Ramón Bolet (1877). Archivo de la Biblioteca Nacional.

El punto fundamental de esa agenda era materializar, a gran escala, el viejo deseo de mejorar la comunicación de Caracas con el resto del país, cuyos precedentes en décadas anteriores lo constituyeron las carreteras a La Guaira (1845) y a Los Teques (1858). De esta manera se construyó, bajo la égida del caudillo modernizador, la carretera a Charrallave (1872), que al año siguiente se prolongó a varias poblaciones del centro del país (Ocumare, Cúa y San Casimiro), y la carretera del

este (1875), hasta Guatire, un pequeño centro a unos 50 kilómetros de Caracas. También se sumó a la red de carreteras una serie de tramos de ferrocarril concesionados a firmas alemanas, inglesas y locales: el de La Guaira (1883), que venció una serie de limitaciones técnicas derivadas del desnivel existente entre la ciudad y su puerto; los de El Valle y Antímamo (1883); el Ferrocarril Central de Venezuela, que llegó primero al pueblo de Petare (1886) y luego a Santa Lucía; y el tren de Los Teques (1891), prolongado años más tarde hasta Valencia. Algunas mejoras en la navegación y la infraestructura portuaria permitían el cabotaje y la interconexión del extenso frente costero de la nación. La red de telégrafo, emprendida en 1856 y destruida por la guerra federal (1858-1863), se nacionalizó en 1875 y se extendió por toda la geografía nacional, hasta llegar a Colombia en 1882. En 1888 se instalaron los cables submarinos que agilizaron la comunicación del país con el exterior e impulsaron su reinsertión en el circuito económico mundial.

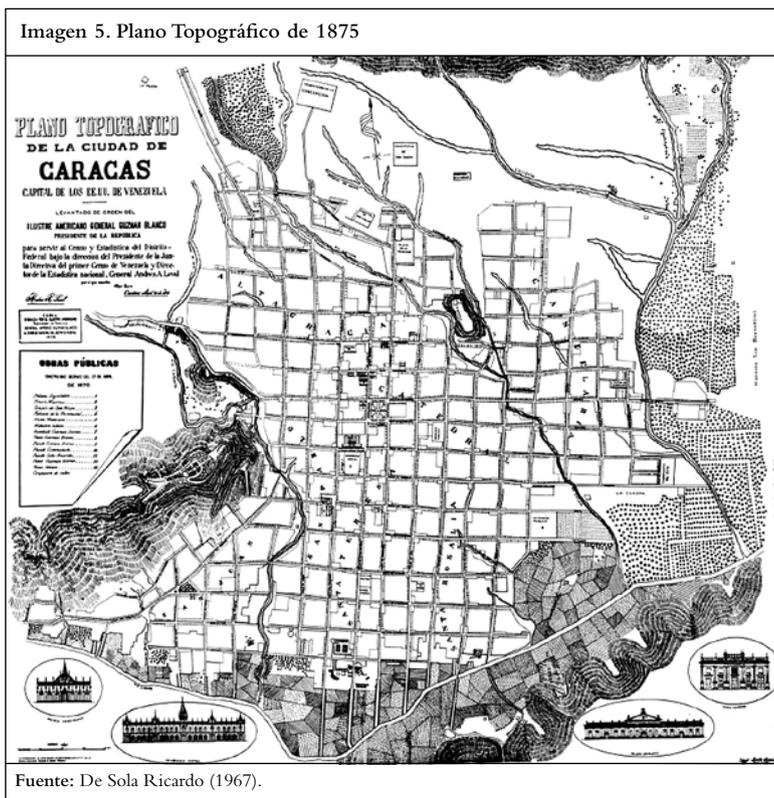
Con la pacificación del territorio y la implantación de una nueva accesibilidad se ocuparon muchos espacios periféricos, los cuales fueron convertidos en lugares para el ocio y la distracción. Baños de mar, de río y termales, parques y plazas se diseñaron como lugares distinguidos para la burguesía emergente. Guzmán Blanco edificó incluso, en Antímamo —un asentamiento a unos nueve kilómetros del centro urbano—, una villa suburbana que disponía de personal francés contratado exclusivamente para ofrecer actividades recreativas y culturales.

El mundo del consumo, con su deseo de entretenimiento, contrastaba con el mundo del trabajo agrícola, la pobreza y las precarias condiciones sanitarias que vivía la mayor parte de la población venezolana. Vestidos de seda, flores, perfumes, espejos y muchos otros artículos franceses se exhibían en las tiendas de moda de la ciudad: Paris Fashions, Pharmacie Française, Cable Français, Boulangerie and Patisserie, Salon du Monde Fashionable, Au Printemps, Librería Francesa y Compañía Francesa. Modas y tocados se imponían desde París a través de revistas traducidas en España, como el *Semanario Familiar Pintoresco* (Naoza, 1967).

Hacia el siglo XIX, las capacidades ampliadas para la intervención del territorio contaban con técnicas de representación mejoradas. Ca-

racas, ajena todavía a la noción del plan urbano, fue representada mediante diversos planos topográficos que brindaban una información más precisa sobre el relieve y colocaban estratos de toponimia sobre el territorio. De especial interés es el llamado Plano Topográfico de 1875, cuya confección fue ordenada por Guzmán Blanco (Imagen 5). Destaca en ese plano la referencia explícita a los monumentos construidos por el régimen, lugares cívicos de belleza y orden que aparecen como parábolas de un buen gobierno; en la trama urbana ya no figuran con igual intensidad las iglesias, sino los nuevos monumentos civiles y las haciendas de la periferia.

Imagen 5. Plano Topográfico de 1875



Fuente: De Sola Ricardo (1967).

Las edificaciones de una república secular

El nuevo orden social era secular, supuestamente basado en la ciencia, en claro contraste con el orden colonial, centrado en la teología⁸. Sin embargo, el culto religioso no fue eliminado del todo, sino reemplazado al introducir el culto al héroe. Varios autores han argumentado que el culto a Bolívar y otros próceres de la independencia tiene las características de una nueva teología, como lúcidamente han observado Germán Carrera Damas (1969) y Luis Castro Leiva (1987). Un claro ejemplo lo brinda Guzmán Blanco, al proclamar en 1883, durante las actividades conmemorativas del centenario del nacimiento de Bolívar, que

el Libertador verá en su Centenario que hemos aprendido y estamos practicando la República que él nos legó; él verá que hemos crecido en todas las manifestaciones de la civilización; él verá que tenemos las virtudes del patriotismo y de la honradez, y que, sin embargo de los propios medios con que contamos todavía, llevamos la Patria próspera y rápidamente a sus grandes destinos (citado en Esteva Grillet, 1986: 1).

Con una retórica patrimonial y nacionalista, y para alcanzar la prosperidad y “civilizar” a Caracas, el gobierno introdujo una agenda moderna europea (con patrones básicamente franceses e ingleses): orden y progreso. Dos ideas liberales eran el *leitmotiv* cuando la educación, la infraestructura y el transporte fueron declarados prioridades nacionales. Las obras públicas se volvieron tareas esenciales del gobierno y testimonios materiales de sus programas de fomento. Tras la creación, en 1874, del Ministerio de Obras Públicas y sus direcciones de Edificios y Ornato de Poblaciones y de Vías de Comunicación y Acueductos, el Estado se transformó en el proveedor o promotor por excelencia de un extenso inventario de infraestructura (caminos, puentes, telégrafos,

8 En Caracas, la tensión entre el Estado y la Iglesia se acrecentó cuando el arzobispo Silvestre Guevara y Lira fue expulsado del país (1870). Se decretó entonces la extinción de los seminarios (1872) y de los conventos de monjas (1874), se debatió la creación de una Iglesia venezolana independiente de la Curia Romana (1876) y se procedió a la sistemática demolición y reciclaje de múltiples edificios religiosos.

téléfonos, acueductos, iluminación a gas, electricidad y vías férreas y de tranvía), de edificaciones religiosas católicas y de nuevos cultos (panteones, templos masónicos, iglesias y cementerios), de monumentos cívicos (estatuas y mausoleos), de edificaciones militares y defensivas (cuarteles y cárceles), de edificaciones gubernamentales (casa presidencial, palacios de gobernación, concejos municipales, correos y archivos generales), de instalaciones educativas y culturales (escuelas públicas, universidades, bibliotecas, exposiciones y museos), de instalaciones sanitarias (hospitales especializados), de centros de aprovisionamiento (mercados y mataderos) y de lugares para la recreación (bulevares, parques, baños termales y de mar, hoteles, teatros de ópera, clubes e hipódromos). Por efecto de esa campaña edilicia del sector público, en el antiguo tablero y en sus inmediaciones se articularon nuevas funciones, tipos edilicios, sistemas de transporte, grupos sociales, propiedades inmobiliarias y lugares de representación pública.

El estrato secular, que incluía el culto a los héroes civiles, se colocó sobre la ciudad tradicional ya que el positivismo se superpuso al pensamiento escolástico. Por supuesto, la secularización y el anticlericalismo llevaron a la demolición de numerosos edificios religiosos, en particular de conventos y monasterios, y a la creación de nuevos monumentos consagrados a los héroes e instituciones civiles. Iglesias y seminarios se convirtieron en museos, universidades y monumentos cívicos: la vieja iglesia de La Santísima Trinidad se convirtió en el Panteón Nacional; se demolió la iglesia de San Pablo y apareció en su lugar el teatro Guzmán Blanco, hoy teatro Municipal (Fotografía 1); la iglesia de San Mauricio devino en una Santa Capilla bastante menor que su homónima parisina; el convento de San Francisco fue ocupado por la universidad; el convento de la Concepción fue reemplazado por el Capitolio. Incluso apareció un templo masónico al norte de la ciudad, patrocinado por Guzmán Blanco y diseñado, como la mayor parte de las obras anteriores, por Juan Hurtado Manrique, el arquitecto del régimen.

La arquitectura, basada en los patrones del eclecticismo europeo, era entendida como un instrumento idóneo para impulsar y demostrar la modernización del país. La aceptación e importación masiva de

cambios en los estilos artísticos permitía enfatizar el distanciamiento del gusto español, difundir el repertorio y ornamento inglés y francés como vestuario de las obras públicas y privadas, y producir un nuevo escenario urbano para la burguesía emergente.

Fotografía 1. Teatro Guzmán Blanco



Fuente: Teatro Guzmán Blanco, hoy Teatro Municipal, circa 1880, de autor anónimo. Fundación John Boulton.

El nuevo espacio ciudadano

Como ocurrió en otros lugares, Caracas fue sujeto de una tendencia decimonónica consistente en “recomponer ciertas zonas de la ciudad en arreglos escénicos para el ocio y el juego” (Boyer, 1996: 34). Así, se diseñaba el espacio urbano como vista, creando una mirada panorámica de la ciudad y desde la ciudad, y se destacaban sitios de conmemora-

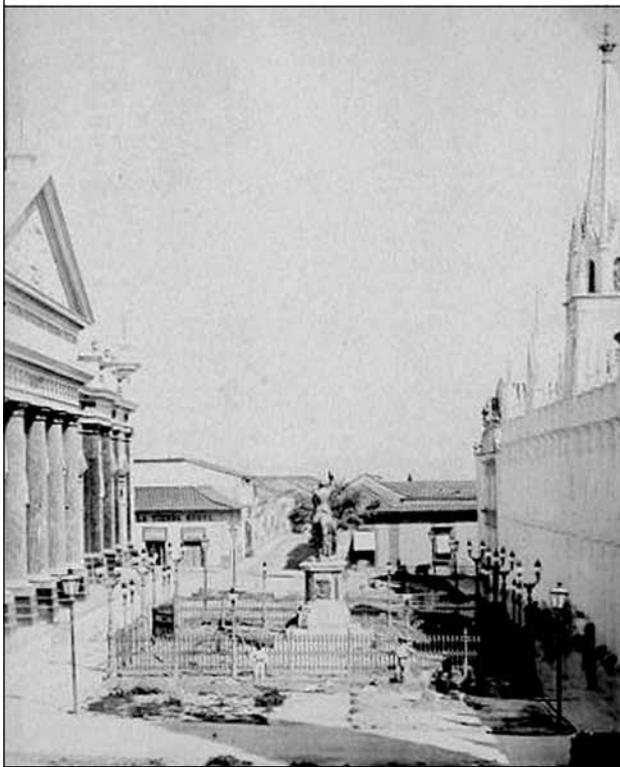
ción y monumentos separados de la trama. La nueva escala introducida por Guzmán Blanco modificó el sistema dimensional capitalino. Las nuevas “fichas” establecían un perfil urbano con hitos (cúpulas, torres de observación y pináculos) que se levantaban sobre el homogéneo y anónimo nivel de edificaciones con techos de teja de la ciudad tradicional. Asimismo, aparecían edificaciones “funcionales” extramuros, como estaciones de ferrocarril, mataderos y plantas de agua, las cuales monumentalizaban la periferia.

La continuidad del espacio urbano y la relación figura-fondo entre el espacio abierto y el espacio construido también fueron alteradas. Por ejemplo, el edificio del Congreso, llamado Palacio Federal, y a cuyos planos ya se ha hecho referencia, se concibió como una estructura casi libre, retirada del alineamiento tradicional, circundada por bulevares; su patio interior se abre a dos flancos y permite ver desde una calle a la otra. Este efecto anticipa los ideales de transparencia de la arquitectura moderna del siglo XX.

No obstante, y a pesar de la tendencia de Guzmán Blanco hacia la haussmannización de Caracas, la cuadrícula y otros elementos tradicionales, como la construcción de baja altura, las calles estrechas y el orden concéntrico, permanecieron como patrones básicos de la ciudad. Lo más parecido a una avenida del Segundo Imperio fue el paseo Guzmán, un espacio abierto entre el Palacio Federal, de estilo neoclásico, y la universidad neogótica, con la estatua ecuestre de Guzmán Blanco en el centro (Fotografía 2).

La plaza central de Caracas no quedó, como es de esperar, al margen de los nuevos juegos de secularización y celebración de los héroes de la nacionalidad y sus victorias; en consecuencia, fue rebautizada como plaza Bolívar. La estatua del Libertador, hecha en Múnich e inaugurada en 1874, se localizó en el centro del espacio como foco de una caminería diagonal (similar a la de las *places royales* parisinas) diseñada por Roudier, un arquitecto francés. Además de la función conmemorativa, la plaza fue recreada como un lugar distinguido y un parque, en lugar de mantener el papel tradicional como mercado y ágora. La apariencia diferente del espacio es probablemente una expresión de la idea mo-

Fotografía 2. Paseo Guzmán



Fuente: *Memorias del Ministerio de Obras Públicas*, 1876. Fundación John Boulton.

derna europea de la recreación urbana, o de la noción de ocio, *flânerie* y descanso de las clases sociales urbanas emergentes, apegadas a los nuevos manuales de cortesía y buenos modales. El viejo mercado se trasladó a la cercana plaza de San Jacinto, y las arcadas construidas por el gobernador Ricardos fueron demolidas. En las cuatro esquinas de la plaza se instalaron fuentes alegóricas a las estaciones, fenómenos climáticos inexistentes en el país. La iluminación a gas y los bancos, donados por algunas personalidades relevantes, completaron el mobiliario de la plaza.

Además, el entorno del espacio fue reformado de acuerdo con los patrones del eclecticismo del momento y el decoro, que debía prevalecer tanto en la construcción de edificaciones como en la conducta en público y que fue el objeto de legislaciones de urbanismo y urbanidad. Se construyó entonces una residencia presidencial (Casa Amarilla) al oeste de la plaza, frente a la catedral, que resaltó la competencia entre el poder civil y el religioso (Fotografía 3). El lado norte se consagró gradualmente a edificios públicos con gran influencia europea, y en el lado sur el convento de Santa Rosa de Lima fue remodelado con estilo neoclásico, para albergar el Palacio Arzobispal y el de la gobernación.

Fotografía 3. Casa Amarilla



Fuente: *Memorias del Ministerio de Obras Públicas*, 1876. Fundación John Boulton.

Interludio: Abandono del tablero en la *Belle Époque*

Los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX representaron la continuación amortiguada de las propuestas de Guzmán Blanco. Los regímenes de Juan P. Rojas Paúl (1888-1890), Raimundo Andueza Palacios (1890-1892), Joaquín Crespo (1892-1898) e Ignacio Andrade (1898-1899) alternaron propuestas civilistas y militaristas y rupturas y reencuentros con el guzmancismo, mientras presenciaban la consolidación de la burguesía mercantil local y el auge y la caída de los ingresos fiscales. A esto se sumó el incremento de la presión foránea para el pago de la deuda pública externa, lo que redujo sustancialmente la cantidad de recursos destinados a las obras públicas; por ello, el *fin-de-siècle* no trajo grandes cambios en la ciudad.

La llegada de nuevos actores al poder (Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez) no supuso cambios sustanciales en la agenda de desarrollo. Durante el gobierno de Castro (1899-1908), quien arribó al poder empleando la consigna “Nuevos hombres, nuevos ideales, nuevos procedimientos”, fueron pocos los cambios en materia de urbanismo y obras públicas en Caracas: quizá el inicio de la construcción del edificio de la Academia Militar y la culminación de los del Ministerio de Hacienda y el teatro Nacional fueron los más relevantes.

Durante 1902, Venezuela soportó un bloqueo impuesto inicialmente por Alemania e Inglaterra, al cual se sumarían luego Italia, Francia, Holanda, Bélgica, España y México, que incluía la ocupación de los puertos y terminó con la mediación de Estados Unidos. No obstante, esto no concluyó las tensiones internacionales: en 1908 se rompieron relaciones con este último país, lo que precipitó el final del régimen de Castro y dio inicio al de Gómez, su compadre y anterior lugarteniente, quien gobernaría al país durante 27 años (1908-1935), combinando elementos del liberalismo y del positivismo social, como el caudillismo de las milicias campesinas, evidentes en la producción de intelectuales como Pedro Manuel Arcaya, José Gil Fortoul, Laureano Vallenilla Lanz y César Zumeta.

Con Gómez, la derrota de los últimos caudillos regionales operaría nuevamente en favor de la concentración del poder en el centro del país y de la búsqueda de interconexión del territorio mediante la construcción de carreteras y una red más completa de sistemas de comunicación. En 1910 se crearon comisiones científicas y exploradoras del occidente, oriente y centro del país, para el estudio de vías de comunicación y provisión de agua potable de los centros urbanos a su paso. Un decreto del mismo año ordenaba la construcción, en cada estado, de una carretera central, a la cual se destinaría la mitad de los presupuestos de obras públicas del país: “Pasando por las ciudades y sitios convenientes, constituyan las vías principales de cada entidad federal, para el movimiento de exportación de los frutos y de importaciones comerciales” (Fundación Polar, 1988: 319). El mismo año inició la construcción de las carreteras del este de Caracas, así como las de Caracas a Tuy, a La Guaira y a Barlovento, y las carreteras del Táchira y la de Maracay a Ocumare de la Costa. En 1919, la Gran Carretera Occidental (de Caracas al Táchira, estado natal de Gómez) establecería el eje principal del primer sistema nacional de vías de comunicación.

Con la construcción de vías se realizaron obras de infraestructura y comunicación, como la red de acueductos y cloacas y la telegrafía inalámbrica, y se introdujo el debate urbanístico higienista en el país con la creación de la Oficina Nacional de Sanidad y el Departamento de Ingeniería Sanitaria (Almandoz, 2000). La capital extendía así su área de influencia hacia un marco regional más amplio. La ocupación del espacio litoral con fines recreativos, iniciada con Guzmán Blanco, tuvo en el sector de Macuto, ahora conectado por medio de tranvías al ferrocarril de La Guaira, el principal centro recreacional de los caraqueños⁹. En Macuto se presentó la oportunidad de importar *cottages* prefabricados de los Estados Unidos, como modelos antisísmicos popularizados

9 Macuto fue la primera urbanización planificada del país, producto del esfuerzo combinado del sector público y privado. Fue creada por un decreto ejecutivo de Guzmán Blanco de marzo de 1884, según el cual el propietario de los terrenos, Antonio Delfino, cedía al gobierno el espacio para dos plazas y el trazado de calles y avenidas. El gobierno debía planificar y habilitar el balneario y brindar los servicios públicos a los nuevos propietarios, quienes lo comprarían a Delfino, sometiéndose a las exigencias del plano regulador.

después del terremoto de 1900. La revista *El Cojo Ilustrado*, pieza fundamental de la divulgación de patrones culturales del momento, decía en relación con la introducción de estos modelos de la arquitectura norteamericana:

Ha tocado a los americanos del Norte introducir en Venezuela la “casa de amazón”. La primera, erigida en el sitio de la Guzmanía pertenece al General Andrade, Presidente de la República, ha sido armada por el señor Duke. Tiene 15 piezas y la amazón es de la mejor clase de *pitchpine*. El techo es de planchas de madera, papel embreado y tejamanil (reportaje en *El Cojo Ilustrado*, 1899: 285).

En Macuto, pocos años después, el propio presidente Gómez se convirtió en el propietario del hotel Miramar, el mayor y más lujoso del momento.

Los inicios de la exportación petrolera permitieron una inserción plena de la ciudad al mundo global de las mercancías. Como ejemplo, en el plano de 1927, denominado Indicador Urbano, la ciudad, o lo que más interesa de ella, se encierra en un círculo rodeado por una serie de textos que informan sobre eventos tales como la visita de Charles Lindbergh, ocurrida ese año (Imagen 6). Un párrafo a la derecha del plano reza así: “La vida venezolana se halla todavía tan poco contaminada por las empresas industriales y comerciales extranjeras [...]. El cosmopolitismo es muy poco”. Sin embargo, los productos anunciados en el indicador eran primordialmente automóviles, licores, cigarrillos, cajas registradoras, aparatos de radio y otros enseres, todos de procedencia foránea, norteamericana en su mayoría, lo cual pone en relieve la influencia que ese país ejercía en la política, el comercio y los tableros urbanos. En contraste con el supuesto aislamiento de la ciudad, una de las informaciones más precisas del plano brinda un *survey* detallado de las neveras Frigidaire, que ya se usaban en la ciudad.

Sin embargo, y a diferencia de lo ocurrido en el gobierno de Guzmán Blanco y sus inmediatos sucesores, el esfuerzo gubernamental en el urbanismo caraqueño disminuyó notoriamente desde 1925, cuando

Gómez decidió no regresar a Caracas por considerarla un peligro para el régimen, en beneficio de Maracay, un centro poblado, a unos 100 kilómetros de Caracas, que funcionó como ciudad satélite –una suerte de Versailles tropical– durante varios años. El casi “alérgico” rechazo de Gómez por Caracas se acrecentó con las acciones de protesta de 1928, llevadas a cabo por un grupo de miembros de la pequeña burguesía urbana, quienes, a decir del historiador Manuel Caballero: “Son todos de lo más urbano, como rural hasta la caricatura es el grupo dominante gomecista. Son estudiantes, es decir, son letrados, son intelectuales, casi la contrafigura de la palurda condición del hegemón y sus secuaces” (1994: 290).

Imagen 6. Indicador Urbano, 1927

The image shows a circular map of Caracas, Venezuela, in 1927, titled "Indicador Urbano". The map is surrounded by numerous advertisements for various products and services. The advertisements include:

- LICORERIA CENTRAL**: Licencias y autorizaciones.
- FRIGIDAIRE**: La refrigeradora perfecta.
- CASA DE PRESTAMOS**: Casa de préstamos.
- CERVEZA CARACAS**: Cuando más una cerveza importa en que se sirven.
- RADIO PHILIPS**: El mejor de los radios.
- PARA LOS NIÑOS**: Productos para niños.
- BENZO y Co.**: Productos de belleza.
- AUBURN**: Automóviles.
- HYBARRAY**: Productos de higiene.
- BUICK**: Automóviles.
- BERRIZ**: Productos de alimentación.
- London City**: Productos de alimentación.
- LA VIDA**: Productos de alimentación.
- LA PREVISORA**: Productos de alimentación.

Fuente: De Sola Ricardo (1967).

Como resultado del establecimiento del poder político en Maracay, este centro urbano, denominado luego Ciudad Jardín, recibió una importante inyección de capital y obras públicas, tales como edificios de gobierno, cuarteles militares, hoteles, infraestructura y espacios abiertos.

De hecho, el principal espacio público creado en Venezuela durante las primeras décadas del siglo XX no se encuentra en Caracas, es la plaza Bolívar de Maracay. Aquí también se asentó la sede del Banco Obrero, la primera agencia pública de vivienda en América Latina; fue creado en junio de 1928, con la finalidad de producir viviendas económicas e higiénicas para obreros, y generó algunos sectores populares de expansión urbana, como San Agustín, en Caracas –donde se adjudicaron por primera vez en el país 200 viviendas en arrendamiento con opción a compra (*leasing*)–, y la urbanización Primera, en Maracay¹⁰.

Fotografía 4. Caracas y Alrededores, 1934



Fuente: Vista aérea de Caracas tomada desde un avión a cuatro mil metros de altura, por Eduardo Röhl, en marzo de 1936. Fundación John Boulton.

A pesar de ocupar un lugar secundario durante el régimen de Gómez, Caracas continuó su proceso de crecimiento por iniciativa del sector privado. La llegada del tranvía había estimulado, desde finales del siglo

10 La sede del Banco Obrero se mudó a Caracas en 1936. En sus primeros 17 años produjo 2 465 viviendas (un promedio menor a 150 unidades por año). La producción masiva inició luego, desde la década de los 40; entre 1945 y 1958 se completaron 39 636 viviendas, un promedio superior a tres mil viviendas anuales. Véase INAVI (1988).

XIX, la expansión de la ciudad hacia el sur y la creación del primer suburbio de viviendas aisladas: El Paraíso. Esta urbanización, denominada Ciudad Nueva, fue desarrollada por los propietarios de la empresa de tranvías a lo largo de un eje principal de comunicación que es la actual avenida Páez. Con el traslado hacia El Paraíso de las familias de mayores recursos, se inició un proceso de abandono del centro de la ciudad que aumentaría con la difusión del automóvil y la creación de nuevas urbanizaciones de clases medias y altas, al este de la ciudad, por parte de promotores inmobiliarios como Eugenio Mendoza Cobeña, Luis Roche y Juan Bernardo Arismendi. De especial significación para este proceso migratorio fue el desarrollo del Country Club, urbanización compuesta bajo los parámetros del suburbio norteamericano, en torno a campos de golf y diseñada por arquitectos de aquel país: Clifford Wendehack diseñó la Casa Club, mientras que la oficina de Frederick Law Olmsted se encargó del paisajismo.

El plano Caracas y Alrededores, preparado por Eduardo Röhl en 1934, recoge con precisión los accidentes topográficos y las amplias zonas de expansión de la ciudad, dispersas en un marco territorial amplio y observables desde un avión (Fotografía 4). Caracas y Alrededores fue el inicio del esfuerzo cartográfico de finales de esa década, basado en restituciones fotogramétricas.

El regreso del poder político a Caracas y la formulación de planes urbanos

Con la muerte de Gómez, el 17 de diciembre de 1935, el poder político regresó a Caracas y se reanudó el proceso tanto de centralización como de concentración de actividades en la capital. Sin la actitud restrictiva de Gómez, la primacía de Caracas no volvería a ser cuestionada; además, el poder político que retornaba no era el de un Estado agrario sino el de un Estado urbano moderno. El poder sería ejercido en y desde la gran ciudad. Todo esto significaba que la capital se apropiaría de la mayor parte de la nueva riqueza del país y que incrementaría su dominio

tradicional sobre el resto de la nación en cuanto a población, autoridad política, fuerza económica y cultura.

Por su parte, la capital recibiría el influjo de cambios fundamentales de la modernidad venezolana: el tránsito de un país pobre a uno de situación económica más desahogada, relativamente rico; de una economía agraria a una petrolera e industrial; de una sociedad rural a una urbana; de un bajo a un alto crecimiento demográfico; de una comunidad provinciana y homogénea, con pocos extranjeros, a una cosmopolita y heterogénea; de un régimen autoritario a uno democrático; de una cultura de élites a una de masas y de una moral tradicional a una ética instrumental (González Casas, 1996a).

La demografía de la capital, en continuo crecimiento después de la independencia, muestra la importancia que adquieren la ciudad y, luego, el Área Metropolitana de Caracas (AMC) en relación con el total del país (Tabla 1). Durante la década de 1930, Caracas había recobrado su peso porcentual previo a la guerra de independencia, superior al 5% del total nacional. Mientras tanto, el país se hacía urbano y concentraba a la población y a las migraciones internas y foráneas en grandes ciudades, privilegiando lo que sería luego el AMC, que albergaría, hacia la década de 1960, a uno de cada cinco venezolanos.

El incremento demográfico vino acompañado de nuevas formas de ocupación del espacio. El deseo de dominio territorial planteó el uso de herramientas de conocimiento e intervención del medio ambiente, las cuales reflejaban la continuación del discurso positivista que conducía la civilización a la barbarie, tanto en el campo del urbanismo como en el de la ficción y el imaginario cultural. No en balde, la pieza clave de la literatura venezolana de la primera mitad del siglo XX es la novela *Doña Bárbara* (1929), del líder socialdemócrata, pedagogo y escritor Rómulo Gallegos, quien fuera presidente de la república en el año 1948. En ella, el caballero ciudadano se enfrenta, y vence, a las fuerzas telúricas y arcaizantes de la naturaleza salvaje, encarnada en una mujer: la Bárbara. Pero, fuera del mundo literario, las propuestas de intervención del territorio fueron articuladas mediante planes urbanos y regionales. La planificación, como ocurriera con el instrumental técnico y cultural

Tabla 1
Población de Caracas y Venezuela

Año	Población de Venezuela	Población de Caracas	Población del Área Metropolitana	Caracas como % de Venezuela	Área Metropolitana como % de Venezuela
1812	c. 1 000 000	c. 50 000	-	5,0	-
1851	1 429 498	34 165	-	2,4	-
1873	1 784 194	48 897	-	2,7	-
1881	2 075 245	55 638	-	2,7	-
1891	2 323 527	72 429	-	3,1	-
1920	2 411 952	92 212	-	3,8	-
1926	3 026 878	135 253	-	4,4	-
1936	3 364 347	263 358	-	7,8	-
1941	3 850 771	359 225	-	9,3	-
1950	5 034 838	495 064	790 456	9,8	-
1961	7 523 999	1 116 245	1 501 289	14,8	-

Fuente: Elaboración del autor a partir de diversos censos nacionales.

de anteriores estratos de la modernidad, fue importada. A causa de la carencia local de experticia en planificación y diseño urbano, varios profesionales extranjeros fueron contratados con la finalidad de preparar tanto programas económicos y de obras públicas como planes urbanísticos para la capital y otras ciudades importantes.

La implantación de la planificación, en tanto idea y metodología, se materializó en varias experiencias fundamentales para la capital y el país, el Programa de Febrero, el Plan Trienal y una serie de planes para Caracas, desde finales de la década de los treinta hasta la de los cincuenta. El Programa de Febrero fue la reacción del gobierno a la primera irrupción de las masas urbanas que protestaron en el espacio público, la cual tuvo lugar en febrero de 1936, apenas dos meses después de la muerte de Gómez.

Presentado por el presidente encargado Eleazar López Contreras como respuesta a las recientes demandas de la población y como una

manera metódica y racional de organizar las actividades gubernamentales, el Programa de Febrero fue “el primer programa de gobierno social y económico en la historia venezolana” (Hellinger, 1991: 52); pero también fue el primer discurso político nacional difundido a través de la radio, lo cual brinda una idea del peso creciente de los nuevos medios de comunicación para llegar a las multitudes. El programa, cuya meta última era “sembrar el petróleo”, como declaró el intelectual Arturo Uslar Pietri, portavoz del régimen, contenía una serie de iniciativas en los siguientes campos: educación, inmigración, modernización de las fuerzas armadas, vías de comunicación y obras públicas, agricultura y reformas políticas (López Contreras, 1988).

El mismo López Contreras presentó el Plan Trienal para el período 1938-1941 en mayo de 1938, ante el Congreso. El plan pretendía, como instrumento técnico, cumplir los objetivos gubernamentales básicos de “sanear, educar y poblar”. Este plan, que seguía el esquema establecido por el Programa de Febrero, ha sido considerado el primer programa de planificación por objetivos, una forma de articular la toma de decisiones que contrasta con las formas autocráticas de gobiernos anteriores (Guzmán Pérez, 1983). El Plan Trienal apuntalaba la noción de la planificación nacional como “un recurso importante y como expresión de la progresiva modernización del Estado” (Tinoco, 1991: 76).

Dentro de este clima favorable a la planificación se dio una serie de pasos de gran relevancia con respecto a la versión urbanística. En mayo de 1936, Elbano Mibelli, gobernador del Distrito Federal, nombró una Comisión de Tráfico Urbano, integrada por los arquitectos, ingenieros y promotores inmobiliarios M. Mujica Millán, O. A. Machado, R. Domínguez y L. Roche. Esta comisión presentó una propuesta de transporte público que incorporaría, entre otras cosas, un tranvía subterráneo que atravesaría el centro de la ciudad (Imagen 7). Al mismo tiempo, un equipo del Colegio de Ingenieros y del Ministerio de Obras Públicas presentó, por intermedio del conocido ingeniero Luis Eduardo Chataing, un plan esquemático de Caracas que incluía un estudio de usos del suelo y densidades, una nueva red vial, áreas y espacios de reserva y una propuesta preliminar de zonificación. Si bien ninguna de las an-

Imagen 7. Propuesta para la estación en la plaza Bolívar de un tranvía subterráneo, por el arquitecto Manuel Mujica Millán, 1936



Fuente: Gasparini y Posani (1969).

teriores propuestas fue adoptada por los entes gubernamentales, resultaron ejercicios útiles para establecer un debate en torno al tema de la expansión y el transporte urbanos.

De mayor incidencia fue la creación de la Comisión Municipal de Urbanismo en 1937, cuya finalidad era regular el desarrollo urbano y buscar soluciones lógicas a los problemas fundamentales de la ciudad (Villanueva, 1966). Poco después, en abril de 1938, el gobierno del Distrito Federal creó una Dirección de Urbanismo, la primera oficina de planificación urbana del país. Su objetivo era producir, con la ayuda de un equipo de asesores extranjeros y la supervisión de la Comisión de Urbanismo, el plan maestro de la ciudad, una iniciativa de planificación general inédita en el país, al menos desde el período colonial¹¹.

11 Existe otra iniciativa que puede ser considerada como esfuerzo pionero en la planificación urbana en Venezuela: el Plan de Ciudad Ojeda, preparado en 1937. Ciudad Ojeda fue creada a través de un decreto presidencial del 19 de enero de 1937. Fue concebida como nueva ciudad en la costa oriental del lago de Maracaibo, reemplazando a la vieja ciudad de Lagunillas, la cual había sufrido un enorme incendio. Para el historiador Eduardo Arcila Farías, el urbanismo moderno venezolano comienza “con la construc-

El Plan Monumental: La ruptura del tablero y la nueva centralidad

El urbanismo francés de corte tecnocosmopolitano (Rabinow, 1989) y monumental jugaría una partida crucial en la Caracas de finales de los treinta por intermedio de la firma de planificación Prost, Lambert, Rotival y Wegenstein, pero principalmente a través del ingeniero Maurice Rotival (1892-1980), quien llegó a ser el asesor extranjero más importante en los programas de renovación de la ciudad de mediados de siglo¹². Rotival, contratado por el gobernador Elbano Mibelli, llegó a Caracas en 1937. Después de varios meses durante los cuales los asesores franceses tuvieron la colaboración de profesionales venezolanos, el llamado Plan Monumental fue presentado al Concejo Municipal en 1939, y aprobado en 1940 en cuanto a lo que correspondía al sistema vial (Imagen 8).

La visión aérea de Rotival, él mismo un aviador, reforzada por la realización en 1936 de la primera serie de fotografías aéreas de la ciudad, contenía los elementos de estrategia geopolítica aplicada a la planificación —característicos de este autor— y reconocía la localización ventajosa del país y su rápida conversión, mediante el ingreso petrolero, en uno de los más ricos de Latinoamérica. En su propuesta estaba plasmada una búsqueda de inteligibilidad y sentido de totalidad del desarrollo urbano, que venían desvaneciéndose con el súbito crecimiento demográfico y económico.

ción de Ciudad Ojeda, la primera ciudad que bajo la Venezuela republicana se construye por disposición oficial sujetándola a un plan preconcebido, con todos los requerimientos de una urbe moderna, incluyendo el del gas para uso doméstico, que la convirtió en la primera ciudad que en Venezuela estableció el uso de este derivado del hidrocarburo” (Arcila Farías, 1974: 267).

- 12 Maurice Émile Henri Rotival, considerado uno de los fundadores de la profesión de la planificación urbana, egresó de la École Central de París y fue profesor fundador de la disciplina en la School of Fine Arts de la Universidad de Yale. Además de su experiencia urbanística en Caracas, dirigió y participó en la planificación de New Haven y New Britain, en Connecticut; Winter Park, en Florida; Reims y París; Argel; Bagdad; Madagascar; Guyana y Marruecos. El otro miembro activo de la firma en Venezuela fue Jacques Lambert, con experiencia previa en Chile y México, y distinguido dibujante. Prost, el maestro de Beaux-Arts, quien había contribuido con el proceso de exportación de la disciplina urbanística francesa a África y Asia, no participó activamente en el proceso de planificación urbana de Caracas.



El Plan Monumental venía acompañado por un conjunto de planos y diagramas que representaban todas las escalas posibles de la planificación territorial y urbana: iniciaba con la ciudad de Caracas en el globo terráqueo, lo cual significó un reconocimiento precoz de la globalidad del territorio y de la aparición de ciudades-región, y terminaba con una perspectiva de proyecto para un mercado. El esquema de ciudad era claro, con un centro principal como elemento prevalente de la imagen urbana y que se conectaba simbólicamente con el interior y el exterior del país a través de grandes vías.

El plan describía, en términos grandilocuentes, la imagen buscada: “La gran Ciudad, con sus bellos bulevares, parques, teatros, jardines, clubs, etc. Las afueras, con sus hermosas ciudades-jardín y sus clubs deportivos unidos a la urbe por medio de cómodas y hermosas arterias de rápida circulación” (Gobierno del Distrito Federal, 1939: 23). El tema del espacio abierto y una estética asociada a los sistemas de movimiento eran característicos de un esquema territorial que contemplaba una clara distinción entre centro y periferia. Se contraponía esta urbe hermosa y extendida al rostro de una ciudad existente que no parecía, sin embargo, tan irregular y desagradable como se hubiese requerido en una operación típicamente haussmanniana. En tal sentido, el gobernador Mibelli aseveraba:

Dejar la ciudad en su estado actual es equivalente a abandonarla a su propia decadencia [...]. Aunque la ciudad ha conservado hasta estos últimos años la fisonomía que tanto nos agrada, [...] se tornará en una ciudad antigua e insalubre donde no podrán vivir sino elementos infelices de la población a menos que se reconstruya, modificando su trazado y dándole un aspecto cónsono con las exigencias modernas (Gobierno del Distrito Federal, 1939: 14-15).

Como ocurría en otras ciudades, se suponía que “la modernización podía ser alcanzada al imponer un orden regular en el tejido urbano, al proveer una buena comunicación entre las diferentes partes de la capital y al mejorar la apariencia urbana” (Çelik, 1993: 158).

Sembrando el petróleo: Obras públicas y arquitectura moderna

La demanda de una ciudad nueva y moderna se reforzaba apelando a elementos funcionalistas, incluyendo la economía, la higiene, el interés público, el turismo, la iluminación, el transporte y la seguridad; estos estaban enfrentados, teóricamente, a las tendencias ornamentales del urbanismo tradicional. No obstante, la retórica funcionalista y las

imágenes arquitectónicas que acompañaban al plan estaban más cerca a los postulados de Bellas Artes que a las tendencias del Estilo Internacional. Tales tendencias ya habían hecho su debut en Caracas, como lo evidencian una serie de viviendas particulares proyectadas en 1936 por Manuel Mujica Millán, en el entonces suburbio de Campo Alegre, y algunas edificaciones escolares asociadas a la agenda de modernización de la educación, como el liceo Caracas, proyectado por Cipriano Domínguez también en el año 1936, y la escuela Gran Colombia, por Carlos Raúl Villanueva, en 1939. El inmenso programa de obras públicas del Estado petrolero que haría eclosión en las décadas siguientes adoptaría el Estilo Internacional y produciría importantes modificaciones en el núcleo mismo del Plan Monumental, como se verá luego.

Los grandes corredores de la modernidad

En lo que sí mostraba un mayor grado de actualización el Plan Monumental era en la concepción del centro de Caracas como un núcleo multifuncional, desarrollado a lo largo de grandes corredores; de ellos, la avenida Central, luego avenida Bolívar, era el principal. Siguiendo el eje este-oeste del estrecho valle, el eje monumental, inaugurado el 31 de diciembre de 1949, cuestionaba el patrón concéntrico de la ciudad al imponer el *boulevard* francés sobre la cuadrícula y el sistema de plazas que el urbanismo español había institucionalizado en América (Imagen 9). Se debe resaltar aquí que la idea de un gran eje este-oeste estuvo muy presente en la década de 1930; basta citar las propuestas, ambas de 1936, de Ramiro Nava y Luis Roche, dos de los promotores del momento más preocupados por los temas urbanos, que llevaron a la prensa mediante una serie de artículos en *El Universal*. El primero proponía dos grandes avenidas perpendiculares, la Gran Avenida Bolívar y la Urdaneta, de 130 metros de ancho y 15 y 4 kilómetros de largo, respectivamente. Las dos grandes avenidas, que eliminaban casi por completo el tablero original de la ciudad, tendrían en la catedral, muy modificada tras sus tres nuevas fachadas, su lugar de encuentro (Nava, 1971). Entre

Imagen 9. La vieja trama de Caracas y la nueva red vial propuesta por el Plan Monumental de 1939



Fuente: Gobierno del Distrito Federal (1939).

tanto, Roche, menos destructivo, sugería atravesar el centro de la ciudad un poco más al sur, mediante la creación de una avenida de 36 metros de ancho inspirada en los Campos Elíseos, la cual continuaría hacia los suburbios mediante la carretera del Este, inspirada en Broadway (Roche, 1936).

Las grandes avenidas previstas en el plan constituyen el epítome del desarrollo espectacular y de la transformación del espacio público que se produjo en Caracas desde mediados de siglo, e ilustran las fuerzas que generaron una nueva forma territorial, arquitectónica y del espacio urbano mediante un complejo proceso de negociación en el cual estuvieron envueltos urbanistas, ingenieros viales, arquitectos, promotores privados y agentes gubernamentales. Este proceso tuvo como resultado la apertura, en el marco de una metrópoli del subdesarrollo, de las vivencias urbanas que caracterizan a la modernidad y estructuran la percepción de los individuos.

La experiencia moderna convierte al movimiento en un fin en sí mismo (Sennett, 1996), lo cual tiene importantes implicaciones urbanas. La ciudad deja de ser “un lugar de asilo, protección, refugio, y se transforma en un aparato de comunicación” (Argan, 1984: 225). En el caso venezolano, el desarrollo de las vías de comunicación permitió, por una parte, la introducción a gran escala de técnicas de planificación y guías de diseño importadas y, por la otra, la expresión de la urgencia que tenían el país y sus élites para importar la modernidad. Las grandes autopistas y avenidas abrieron, “en el corazón de un país subdesarrollado, una perspectiva de todas las deslumbrantes promesas del mundo moderno” (Berman, 1988: 195).

Pero esta apertura de corredores no ocurrió exenta de complicaciones. A lo largo del siglo XX se evidenciaron los problemas para adecuar la ciudad existente y convertirla, como hiciera Haussmann en el París del siglo XIX, en una nueva ciudad organizada mediante nuevos esquemas de movilidad. Ello ocurrió fundamentalmente porque la ciudad antigua se oponía al movimiento moderno, era símbolo de permanencia y su estructura chocaba con las nuevas demandas de movilidad (Tafari, 1977). En Caracas, las tensiones entre la vieja y la nueva

trama fueron con frecuencia resueltas mediante el uso del *bulldozer* y la demolición a gran escala (Fotografía 5); para ello, el plan preveía, entre otras cosas “un nuevo plan vial basado en una nueva trama” (Villanueva, 1966: 21-22), el cual se propuso abrir el congestionado centro por medio de un ensanchamiento de las calles existentes y la apertura de arterias diagonales. Se argumentaba que el tejido de calles tradicional de Caracas era de trama regular, pero inadecuado para los volúmenes de tráfico de la gran ciudad.

Fotografía 5. Demoliciones



Fuente: Centro Simón Bolívar, *Acción sobre Caracas*, circa 1959.

La vía central de 30 metros de ancho remataría en dos grandes espacios abiertos: la colina de El Calvario, al oeste (donde se proponía una plaza monumental, un monumento a Simón Bolívar y el nuevo centro cívico), y el parque Los Caobos, al este. A cada extremo, dos grupos de diagonales conectarían con nuevas vías. Por sus proporciones, la avenida ofrecería simetría y homogeneidad arquitectónica y un aspecto monumental a la ciudad, similar al de los Campos Elíseos en París y al bulevar Unter den Linden en Berlín, dos ejemplos citados en el texto del plan como modelos a seguir. El conjunto incluiría una plaza de mercado

frente a la iglesia guzmancista de Santa Teresa, varios conectores diagonales, un trébol en su intersección con la avenida norte-sur 7 y una red de pasajes peatonales que unirían la avenida Central con la plaza Bolívar. Una analogía orgánica era la razón de la inmensa intervención para Rotival: “Se necesitaba sacar de nuevo una espina dorsal, insertar allí los organismos esenciales, aislar y airear las comunidades, modelar sobre tan bella naturaleza las arterias y las plazas o jardines: hacer fluir, en fin, una sangre generosa y hacer palpitar con regularidad un corazón ya hipertrofiado” (Villanueva, 1966: 181).

Sin embargo, se debe notar que, en contraste con la masiva intervención pública en el viejo centro urbano, el Plan Monumental liberaba la extensión de la ciudad a la iniciativa privada, la cual se venía transformando en el jugador clave del ensanche urbano.

Final

La partida de Rotival hacia los Estados Unidos, la Segunda Guerra Mundial y algunos eventos locales obligaron a introducir modificaciones al plan de 1939, que sin embargo continuó suministrando una línea general para el futuro desarrollo de la ciudad. El cambio más importante fue la creación del conjunto El Silencio en el lugar del centro cívico propuesto en el plan, pues, así, la vivienda y la renovación e higienización de distritos decadentes se convirtieron en el centro de los esfuerzos del urbanismo: la residencia se movió de fondo a figura.

En materia de planificación urbana, después del hiato causado por la guerra, se creó en 1946 la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU), con la finalidad de preparar un plan actualizado. Como había ocurrido en la década anterior, la CNU y el gobierno venezolano requirieron el servicio de consultores extranjeros en urbanismo. En esta oportunidad se contaría nuevamente con la asesoría de Rotival y otras figuras importantes que trabajaban en los Estados Unidos, como Francis Violich, José Luis Sert y Robert Moses (González Casas, 1996b).

El nuevo Plan Maestro (Plano Regulador), destinado a una población de 1,7 millones de personas, se preparó en 1951 y fue presentado en 1952. Aunque repetía algunos elementos de la imagen previa de bulevares, espacios amplios, circulación racional y monumentalidad, el Plano Regulador puso al día ideas urbanísticas tales como los principios del funcionalismo urbano y la división en zonas del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM). Ello dio como resultado la creación de unidades vecinales y la segregación de áreas industriales, comerciales y residenciales. Siguiendo esa lógica, se dividió a la ciudad en 12 zonas o comunidades, cada una diseñada sobre la base de varias unidades vecinales. La planificación urbana adquiriría un carácter menos figurativo y más abstracto a la par que el llamado Estilo Internacional se hacía lenguaje corriente en la representación arquitectónica. Ese será otro capítulo o estrato de la historia del urbanismo caraqueño, marcado por el dominio de esquemas norteamericanos.

Los juegos de la modernidad urbana supusieron concepciones variables del territorio, la arquitectura y el espacio público de Caracas. La siguiente transformación ocurrió desde mediados del siglo XX, cuando la metrópoli se convirtió en forma dominante del territorio y prevaleció la arquitectura moderna del llamado Estilo Internacional, con rascacielos que transfiguraban la silueta urbana y los grandes corredores y se erigían como exponentes de un nuevo urbanismo en el que la avenida sustituyó a la plaza como el espacio público por excelencia.

Bibliografía

- Almandoz, A. (2000). "The shaping of Venezuelan urbanism in the hygiene debate of Caracas, 1880-1910". *Urban Studies*, Vol. 4, N.º 1: 2073-2089.
- Arcila Farías, E. (1974). *Centenario del Ministerio de Obras Públicas: Influencia de este ministerio en el desarrollo, 1874-1974*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas.
- Argan, G. (1984). *Historia del arte como historia de la ciudad*. Barcelona: Laia.
- Berman, M. (1988). *All that is solid melts into air. The experience of modernity*. Nueva York: Penguin Books.
- Boyer, M. (1996). *The city of collective memory: Its historical imagery and architectural entertainments*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Caballero, M. (1994). *Gómez, el tirano liberal*. Caracas: Monte Ávila.
- Carrera Damas, G. (1969). *El culto a Bolívar*. Caracas: Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela.
- Castro Leiva, L. (1987). *De la patria boba a la teología bolivariana*. Caracas: Monte Ávila.
- Çelik, Z. (1993). *The remaking of Istanbul. Portrait of an Ottoman city in the Nineteenth Century*. Berkeley/Los Ángeles: University of California Press.
- Cunill Grau, P. (1987). *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX. Vol. I*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República.
- De Sola Ricardo, Irma (1967). *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.
- El Cojo Ilustrado* (1899). Vol. 8, N.º 176.
- Esteva Grillet, R. (1986). *Guzmán Blanco y el arte venezolano*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.
- Fernández, R. (1998). *El laboratorio americano. Arquitectura, geocultura y regionalismo*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Ferry, R. J. (1989). *The colonial elite of early Caracas. Formation & crisis. 1567-1767*. Berkeley/Los Ángeles: University of California Press.

- Fundación Polar (1988). *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar.
- Gasparini, G. y J. P. Posani (1969). *Caracas a través de su arquitectura*. Caracas: Fundación Fina Rojas.
- Gobierno del Distrito Federal (1939). *Revista Municipal del Distrito Federal*, N° 1.
- González Casas, L. (1996a). “Modernity and the city: Caracas 1935-1958”. Disertación doctoral, Cornell University.
- González Casas, L. (1996b). “Modernity for import and export: The United States’ influence on the architecture and urbanism of Caracas”. *Colloqui*, N.º 11: 64-77.
- González Casas, L. (2002). “Caracas: Territory, architecture and urban space”. En *Planning Latin America’s capital cities, 1850-1950*, A. Almandoz (ed.): 214-240. Londres: Routledge.
- González Casas, L. y H. Vicente (1992). “Ciudades y haciendas”. *Sartenejas*, 7: 4-8.
- Guzmán Pérez, J. (1983). *López Contreras: el último general*. Caracas: Gobierno del Distrito Federal.
- Hellinger, D. (1991). *Venezuela: Tarnished democracy*. Boulder, CO: Westview Press.
- INAVI¹³ (1988). *60 años de experiencia en desarrollos urbanísticos de bajo costo en Venezuela*. Caracas: INAVI.
- López Contreras, E. (1988). “Programa de Febrero”. En *Documentos que hicieron Historia. Vol. II: Vida republicana de Venezuela, 1810-1989*, Ramón J. Velásquez (dir.): 183-195. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República.
- Nava, R. (1971). *Obras completas*. Madrid: Mediterráneo.
- Nazoa, A. (1967). *Caracas física y espiritual*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.
- Rabinow, P. (1989). *French Modern: Norms and forms of the social environment*. Cambridge, MA: The MIT Press.

- Roche, L. (1936). “Embellecimiento de Caracas”. *El Universal*, Caracas, marzo 4, p. 3.
- Romero, J. L. (1976). *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Rossi, A. (1971). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Sanoja, M. y otros (1998). *Arqueología de Caracas*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia.
- Sennett, R. (1996). *Flesh and stone: The body and the city in Western civilization*. Nueva York: W. W. Norton.
- Tafari, M. (1977). *Teorías e historia de la arquitectura: Hacia una nueva concepción del espacio arquitectónico*. Barcelona: Laia.
- Tinoco, E. (1991). *Asalto a la modernidad. López, Medina y Betancourt: Del mito al hecho*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.
- Villanueva, C. (1966). *Caracas en tres tiempos*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.
- Zawisza, Leszek (1988). *Arquitectura y obras públicas en Venezuela, siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República.

Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria¹

Nancy Dembo, José Rosas e Iván González V.*

*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 i Rubio (2002: 23).

Nadie cuestionaría la condición actual de metrópoli que tiene la ciudad de Caracas². Así lo afirman los estudios vinculados al análisis de la evolución y crecimiento de esta ciudad capital, soportados con frecuencia en la correlación entre los incrementos demográficos –que adquieren un ritmo elevado con el comienzo de siglo

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

* Nancy Dembo es profesora asociada de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas. Dirección electrónica: nancydem1@gmail.com.

José Rosas es profesor titular de la Pontificia Universidad Católica (PUC) de Chile, Santiago. Dirección electrónica: jrosas@uc.cl.

Iván González V. es profesor asistente de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas. Dirección electrónica: gonvis@gmail.com.

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

XX– y las correspondientes formas de urbanización que estos aumentos poblacionales han demandado en el territorio³. Esta orientación suele privilegiar los aspectos cuantitativos del análisis, que, si bien son fundamentales, relegan a un plano secundario el papel cualitativo de la arquitectura e ingeniería en el proceso de transformación de una ciudad tradicional, de origen colonial, en un sistema metropolitano. Este ensayo aspira retomar el rol de estas disciplinas en la configuración de los signos de capitalidad y en las transformaciones radicales en el uso de la ciudad, por considerar que esta perspectiva, que conjuga las visiones urbana, arquitectónica e ingenieril, puede ser relevante para la comprensión histórico-urbana de Caracas, no solo como metrópoli, sino además como ciudad moderna.

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

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

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

La estructura urbana y la lógica de su expansión

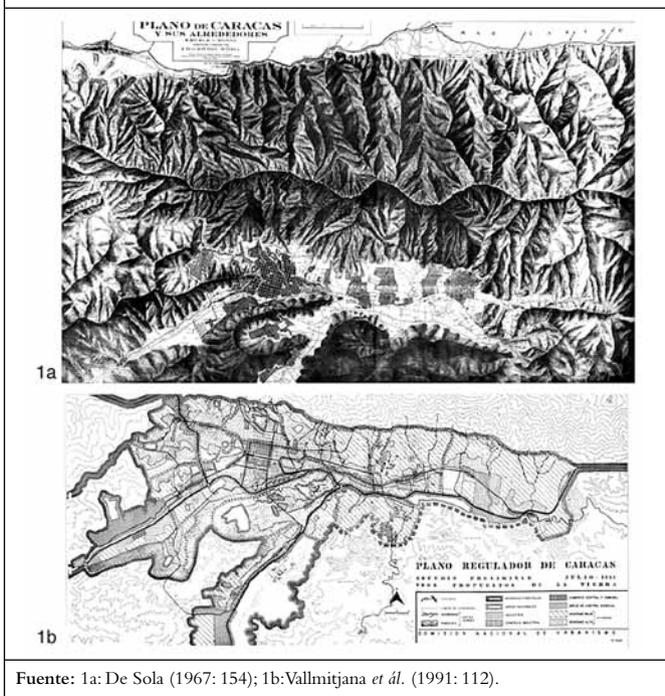
Desde su fundación hasta prácticamente 1906, Caracas se desarrolla dentro del mismo territorio de la colonia y sobre la base de la trama de cuadrícula. Es solo a partir de 1934 que las fases de urbanización del valle se caracterizan por procesos simultáneos de extensión y densificación que impondrán la necesidad de un programa que se concretará, finalmente, en el Plano Regulador de 1951⁴. Un intento de lectura de los planos producidos durante el período en cuestión nos permite develar cómo la relación entre la periferia y la trama fundacional fue definiendo la lógica de expansión de la ciudad capital bajo diversas ópticas.

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

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

un territorio, otrora espacio rural, conformado por núcleos periféricos contrapuestos a la ciudad-madre⁵. Cinco años después, en 1934, Eduardo Röhl, con un enfoque diferente, muestra por primera vez el encaje de la ciudad existente en el marco geográfico, incluyendo las costas del Caribe y dando escala y sentido a lo que será su desarrollo posterior. Röhl sugiere una ciudad con una configuración lineal, tanto en el inte-

Imagen 1. Planos de Caracas, 1929-1951



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

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

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

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

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

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

introducción de una serie de diagonales que, siguiendo el ejemplo de otras ciudades importantes, establece una escala regional de conexión entre el centro y las periferias. Sin embargo, a diferencia de la lógica con la que se plantea la trama de cuadrícula de la ciudad fundacional, la estructura urbana que se genera a partir del plan de Rotival de 1939, lejos de ser organizadora de la totalidad en que opera, como era su intención original⁶, detonará en un desarrollo por agregación de grandes paños agrícolas aislados, que se vinculan a ejes de dirección este-oeste, que tienen fronteras violentas en su relación o tejido con sus bordes inmediatos y que generan, con ello, discontinuidades y fricciones en el encuentro de sus tramas y elementos⁷. El plan no contempla la continuación de la ciudad a través de la extensión de la cuadrícula, sino la creación de un nuevo centro urbano inscrito en el trazado fundacional y cuya extensión se realizará a partir de operaciones de infraestructura viaria que posibiliten la conexión de dicho centro urbano con las nuevas urbanizaciones en la periferia.

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

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

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

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

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

A partir de mediados de los 50, la ciudad incorpora todo el sistema de colinas al sudeste. Esta expansión responde ineludiblemente a la geografía accidentada del valle de Caracas, que condicionará y determinará las lógicas de la planificación urbanística, su infraestructura y los proyectos de arquitectura propuestos⁹.

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

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

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

De los planos antes descritos, podemos confirmar que la geografía de Caracas era un territorio expectante de cualquier futura expansión y proceso de formalización. Los crecimientos sucesivos muestran una forma totalizadora de apropiación del valle¹⁰ con dos implicaciones fundamentales: por una parte, la confirmación de que las vías rápidas determinarían de manera contundente la forma urbana; por otra, la celebración de la urbanización como forma única, distinta y autónoma, orientadora de la organización territorial.

Es importante acotar que Caracas, a diferencia de otras ciudades del continente e incluso de las grandes capitales europeas y americanas en el siglo XIX, no tuvo el desarrollo de infraestructuras de servicios que la transformarían¹¹. Este proceso se da solo a partir de 1930 con un terreno prácticamente virgen y apto para acoger los lineamientos derivados del urbanismo moderno; fue la infraestructura viaria el medio de colonización y conquista del valle principal hacia el este y los valles secundarios a ocupar. Esta operación, principalmente destinada a solucionar el problema del transporte, privilegió exclusivamente el movimiento y fomentó la independencia de las nuevas urbanizaciones que se conectaban a este sistema. En consecuencia, veremos surgir las grandes obras de vialidad ajenas al tema del trazado de las obras de servicios de las nuevas urbanizaciones, lo que explica el desarrollo autónomo y la condición de aislamiento, poco frecuente, a la que usualmente conllevan estas intervenciones.

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

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

Por otra parte, las actividades comerciales y residenciales siguieron un proceso creciente de desplazamiento de usos del centro fundacional hacia las periferias, en las que el bajo costo del suelo fue un factor determinante, lo que justificó aún más la red de infraestructura vial. Como consecuencia, todo ello contribuyó a incrementar la fragilidad de los suelos rurales, forestales o naturales y la ocupación de los paños por actividades urbanas que exigieron, decididamente, una solución a la movilidad más intensa entre el centro tradicional y estos nuevos núcleos, como bien lo ilustra el croquis sobre la estructura urbana de Caracas, realizado por Rotival en 1959¹².

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

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

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

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

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

Confirmado el auge del automóvil como principal medio de transporte, la red de autopistas y grandes avenidas, que comienza con el Plan Vial de 1951¹⁴, transforma en muy pocos años toda la estructura de la ciudad. Con un sistema de distribuidores se modifican las tramas para conectar los nuevos prototipos de ciudad moderna y los nuevos subcentros urbanos. En 1953 se inaugura la primera etapa de la autopista del Este (Fotografía 1), que, siguiendo el rumbo marcado por el río Guaire, uniría el centro de la ciudad con el este. Con la incorporación de distribuidores de tránsito, pasos de dos niveles, puentes y viaductos, la autopista representaría el avance y el desarrollo de la ingeniería vial en Venezuela. Concebida como parte de un sistema que abriría un circuito perimetral alrededor de Caracas, permitiría la vinculación expedita al mar, al occidente y al oriente del país. Esta obra de infraestructura constituyó la propuesta más ambiciosa del Plan Vial de 1951 y el definitivo entendimiento de la capital como una metrópoli moderna, lo que señalaba una relación espacio-tiempo distinta a la convencional 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 arquitectura moderna tales como la Ciudad Universitaria (Fotografía 2) o la Plaza Venezuela (Langue, 1999).

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

Fotografía 1. Autopista del Este. Distribuidor Plaza Venezuela



Fuente: Langue (1999).

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

Caracas-La Guaira, una de las obras de ingeniería más importantes de dicho período¹⁵.

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 construcción¹⁶, ya que nuestro desarrollo tecnológico, en comparación a otras latitudes, aún resultaba precario. Es el caso de la autopista del este y de los viaductos de la autopista Caracas-La Guaira, antes mencionados. En ambas podemos apreciar un despliegue importante de elementos prefabricados y pretensados que permiten satisfacer las exigencias del recorrido y los retos asociados al tema de las grandes luces. Estas experiencias se extrapolaron luego al ámbito de la construcción de edificaciones, como bien lo demuestra el énfasis otorgado al tema del diseño estructural en la arquitectura del período en estudio.

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

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

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

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

Fotografía 2. Ciudad Universitaria de Caracas



Fuente: Langue (1999).

Los procesos de reurbanización como El Silencio¹⁷ (1945), en el que Villanueva logra adaptar el tejido de la ciudad tradicional a las propuestas modernas insertando un conjunto de viviendas multifamiliares y comercios configurados en cuadradas de fachada continua, serán abandonados para dar paso a un urbanismo que adapta sus redes a la geografía y en el que se privilegia al edificio aislado que dicta la pauta, lo que otorga a la arquitectura un objetivo formal: ser norma para emular.

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

17 Ubicado como remate oeste de la avenida Bolívar.

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

Es así como irán apareciendo las nuevas estructuras urbanas y los nuevos espacios públicos, cada uno de ellos con imagen, trama y orden propios¹⁸; la conexión entre ellos se extenderá en sentido oeste-este. La centralidad se concretará a través de un espacio público, una plaza que se establece como un hecho urbano determinante del desarrollo, forma y carácter de la urbanización emergente. Con ese criterio surge la plaza Venezuela, una gran fuente monumental cuya escala urbana está determinada por la introducción del automóvil y que incorpora la condición geográfica al espacio público. Prevista como un nodo o rotonda en el plan urbano vial de 1951, se muestra como una puerta de acceso hacia el este y como un centro de expansión que representa un polo de desarrollo cívico, comercial, inmobiliario y cultural, propio del cambio de escala de la ciudad moderna.

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

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

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

Fotografía 3. Avenida Bolívar y Centro Simón Bolívar



Fuente: Langue (1999).

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

El papel de la arquitectura moderna

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

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

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

El edificio alto, destinado a oficinas o equipamientos, se presenta como el tema privilegiado por los arquitectos para establecer nuevas centralidades en el valle. En efecto, la expansión de la ciudad hacia las periferias no solo conlleva un predominio de los sistemas de movimiento entre estas zonas y el centro monumentalizado sino, también, la multiplicación de nuevas opciones de centralidad en las periferias. Además, es interesante resaltar el interés mostrado por los actores del período en estudio con respecto a las posibilidades tecnológicas de aquel entonces, las cuales se traducirían en recursos fundamentales para el delineamiento del aspecto formal de las edificaciones propuestas¹⁹.

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

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

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

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

Nuevos modelos urbanos irán conquistando la periferia con espíritu moderno: es el caso, por ejemplo, de la Ciudad Universitaria de Caracas²⁰, proyectada a partir de 1945 por Carlos Raúl Villanueva (Fotografía 2). Las experiencias derivadas de la construcción de importantes vías de comunicación que circundan y enmarcan este conjunto servirán para desinhibir el tratamiento de los diversos espacios que allí concurren,

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

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

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

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

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

Fotografía 4. El Helicoide de la Roca Tarpeya



Fuente: Langué (1999).

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

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

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

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

Bibliografía

- Almandoz, Arturo (2002). *La ciudad en el imaginario venezolano. Del tiempo de Maricastaña a la masificación de los techos rojos*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- De Sola Ricardo, Irma (1967). *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.
- Dembo, Nancy, José Rosas e Iván González V. (2004). “Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinar”. *Tharsis*, Año 8, Vol. 5, N.º 16: 95-113.
- Hernández, Silvia (1991). “Violaciones sucesivas: Notas sobre arquitectura de la Av. Bolívar de Caracas, después del plan monumental de 1939”. En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana y otros: 157-182. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Jaua, María Fernanda (1991). “Lógica y eclecticismo o los buenos modelos de Maurice Rotival”. En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana y otros: 133-143. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Langue, Frédérique (dir.) (1999). *Caracas, la ciudad moderna* [CD-ROM]. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- Martín Frechilla, Juan José (1991). “Rotival de 1939 a 1959. De la ciudad como negocio a la planificación como pretexto”. En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana y otros: 73-108. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Martín Frechilla, Juan José (1994). *Planes, planos y proyectos para Venezuela, 1908-1958. Apuntes para una historia de la construcción del país*. Caracas: CDCH, Universidad Central de Venezuela/Fondo Editorial Acta Científica Venezolana.
- Sato, Alberto (2002). *José Miguel Galia, arquitecto*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

- Solá-Morales i Rubió, Ignasi (2002). *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Vallmitjana, Marta (1991). “Presentación”. En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M.Vallmitjana et ál.: 13-20. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Vallmitjana, M. y otros (1991). *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Vegas, Federico e Iván González V. (2000). “Una ciudad en sus redes y en sus tramas”. En *Venezuela, siglo XX. Visiones y testimonios. Tomo I*, Asdrúbal Batista (ed.): 273-304. Caracas: Fundación Polar.

Modernidad urbanística y Nuevo Ideal Nacional¹

Arturo Almandoz*

La transformación racional del medio físico, que es uno de los objetivos fundamentales del Nuevo Ideal Nacional, y el debido aprovechamiento de nuestras riquezas indican suficientemente que no nos conformamos con nuestras posibilidades ni con hacer una lista de nuestras necesidades, sin ser capaces de usar las primeras y satisfacer las otras, sino que, por el contrario, estamos realizando la plena posesión de nuestro territorio.

Marcos Pérez Jiménez, “Discurso [...] con motivo del décimo aniversario del 18 de octubre de 1945”

Versión actualizada del viejo ideal de Orden y Progreso que había caracterizado a otras dictaduras positivistas en Venezuela y Latinoamérica, el Nuevo Ideal Nacional de Marcos Pérez Jiménez invirtió buena parte del copioso ingreso petrolero en un ambicioso programa de modernización estatal, ampliación de la producción industrial y mejoramiento de la infraestructura urbana. En este último sentido, en un discurso pronunciado el 18 de octubre de 1955, el propio dictador resumía así la situación con la que se había encontrado diez años antes:

1 Publicado originalmente como capítulo de Almandoz (2004: 119-126). El presente texto es una versión revisada de ese capítulo.

* Es profesor titular de la Universidad Simón Bolívar (USB), Caracas. También es titular adjunto de la Universidad Católica de Chile (UC), Santiago. Dirección electrónica: almandoz@usb.ve.

No había vías de comunicación adecuadas, pues las carreteras carecían de las condiciones requeridas para satisfacer debidamente las necesidades del tránsito, y, lo que es más grave aún, no existían planes para la ejecución de las demás obras viales; no se contaba con una doctrina de producción ni con planes en función de esa doctrina; no se avanzaba con la celeridad requerida para salvar la distancia a que nos encontrábamos de los países medianamente desarrollados.

No nos esforzábamos por satisfacer el déficit que subsistía en nuestra población como consecuencia de nuestra contribución a la independencia de América y de nuestras guerras civiles; no nos ocupábamos en transformar racionalmente el medio físico para beneficio de los habitantes del país ni en mejorar a nuestro pueblo en lo moral, lo intelectual y lo material... (Pérez Jiménez, 1955: 68).

La sistematización de la plataforma administrativa para obras públicas había comenzado en 1945 con la Comisión Nacional de Vialidad que se convirtió en Consejo en 1948, y desde 1947 ya se había formulado un Plan Nacional de Vialidad (González Casas, 1997: 152). Por lo demás, también desde el 45 la Junta de Gobierno había estructurado un Plan de Emergencia que comprendía la ejecución de obras de riego, la edificación de centros educativos urbanos y rurales y la construcción de redes de acueductos y cloacas, entre otras metas (López Villa, 1994: 106). Esta “transformación racional del medio físico y de mejoramiento de las condiciones morales, intelectuales y materiales de los habitantes del país”, que condujera a una “plena posesión de nuestro territorio”, era la expresión física del Nuevo Ideal Nacional (Pérez Jiménez, 1955: 30, 85). Para finales del régimen, el desarrollismo perezjimenista se ufana no solo de haber hecho de Venezuela una “nación prestigiosa”, sino también de haberla posicionado como “la primera potencia económica de América Latina”, según afirmaría el dictador desde su exilio en Madrid muchos años después. Solo en tanto dato significativo de las ambiciones del régimen para mejorar la imagen internacional del país, valga decir que el dictador aspiraba traer a Caracas las Olimpiadas que finalmente tuvieron lugar en Tokio en 1964 (Tenreiro, 1995: 12-13, 22).

El entusiasta reporte de un personaje de *Fuerzas vivas* —novela en cuya última parte se reproduce el punto de vista de la burguesía en la que inicialmente se supo apoyar el gobierno de Pérez Jiménez— resume la sensación de bonanza bancaria, comercial y constructiva producida por aquel progresismo militar:

En toda la República reinaba gran actividad. Se abrían carreteras, se construían edificios. La nación recuperaba el tiempo perdido en tres largos años de obligadas y bulliciosas vacaciones *democráticas*. El trabajo vencía a la holgazanería. El Banco vivía su mejor época. La apertura de cartas de crédito, para la importación de maquinaria destinada a grandes obras públicas, superaba los cálculos más optimistas. Los institutos de crédito no estaban preparados para la creciente demanda de la clientela. Se imponía la necesidad de aumentar los capitales. El traje resultaba demasiado estrecho para un desarrollo tan rápido. Barcos y aviones repletos de inmigrantes europeos fondeaban y aterrizzaban a cada instante en La Guayra y Maiquetía. En Caracas se hablaban todas las lenguas del universo (Vallenilla Lanz, 1963: 250).

Como consecuencia de esa dispensadora política de obras públicas, la cual tuvo un especial efecto multiplicador sobre la industria de la construcción privada, durante la administración perezjimenezista se agudizaron los efectos concentradores de la revolución petrolera. Inmigrantes campesinos y extranjeros inundaron los asentamientos cercanos a los campos de explotación, así como las grandes capitales regionales, cuyas poblaciones casi se duplicaron entre los censos de 1950 y 1961. En ese lapso, Caracas pasó de 614 657 a 1 111 975 habitantes; Maracaibo, de 235 750 a 421 872; y Valencia, de 91 678 a 173 600 (Bolívar, 1994: 194). La concentración urbana fue incentivada por la promesas del Plan Nacional de Vivienda (1951-1955), que ofrecía construir 12 mil casas anuales en pujantes ciudades industriales como Valencia, Puerto Cabello y Barquisimeto, postergando la inversión en capitales agrícolas como Barinas, San Fernando y Valera (López Villa, 1994: 108-109, 115). Las ciudades principales eran, además, beneficiarias del Plan de Mejoramiento Urbano, que en Caracas incluyó espaciosas avenidas como la

Andrés Bello y la Fuerzas Armadas, conjuntos turísticos como el Teleférico y el hotel Humboldt, y conjuntos cívicos y comerciales como el Sistema de la Nacionalidad y el Centro Simón Bolívar, además de la obra cumbre de la Ciudad Universitaria, orquestada por Carlos Raúl Villanueva.

Bien resumió Pérez Jiménez el valor simbólico de tales construcciones en un discurso de clausura de la Semana de la Patria: “Verdadera demostración de nuestra conciencia nacional es la materialización del concepto abstracto de la Patria en obras de gran envergadura” (Pérez Jiménez, 1955: 63). Esa doctrina edilicia se plasmaba, por ejemplo, en el capitalino Sistema de la Nacionalidad, que buscaba armonizar “los propósitos de recreación con los de enseñanza objetiva de la historia”, a la vez que “enlazar materialmente el centro donde se forman los próceres civiles, la Universidad, con el centro donde se forman los próceres militares, la Escuela Militar” (Pérez Jiménez, 1955: 95-97; Tenreiro, 1995: 12).

Pero la pretendida modernidad de las incipientes metrópolis venezolanas era ya ensombrecida por los ranchos, que alcanzaban los 500 mil en Venezuela y los 65 mil en Caracas para comienzos del régimen. Tal “ranchificación de la ciudad” era incompatible con el progresismo del Nuevo Ideal Nacional, como lo explicaría el antiguo gobernante, desde su ulterior exilio en Madrid:

Y en un propósito de mejorar como si dijéramos el componente étnico de la nación, nos surgió como necesidad primera la de extirpar el rancho porque el rancho es foco de una serie de vicios. De los ranchos salen clientes para las cárceles, para los prostíbulos, etc.; el rancho es una lacra. Comenzamos la labor de extirpación del rancho sustituyéndolo por una vivienda normal. Para fines del año 57 se habían extirpado 58 mil ranchos, de manera que quedaban solo siete mil ranchos por extirpar, siendo reemplazados por edificios (Tenreiro, 1995: 23-25).

Con el apoyo técnico del Taller de Arquitectura del Banco Obrero (TABO), coordinado por Villanueva, en 1952 se formuló un Plan Extraordinario de Despejo de los Cerros, dirigido a reducir las “viviendas inadecuadas” a menos de la mitad a nivel nacional para finales de la

década (Pérez Jiménez, 1955: 95-97). Inspirado en los principios funcionalistas de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) y en el modelo de Unidad de Habitación de Marsella de Le Corbusier, el TABO diseñó numerosos “superbloques” de alta densidad con sus propios servicios, emparentándose también en este sentido con el concepto de Unidad Vecinal de Clarence Perry (Villoria-Siegert y Almandoz, 2002).

El proyecto emblemático del régimen fue la Unidad Residencial 2 de Diciembre hoy 23 de Enero, que incluyó 26 bloques y un total de nueve mil apartamentos para una población de 60 mil habitantes. Por su magnitud, el 2 de Diciembre pasó a ser “una experiencia sociológica y urbanística sin paralelo en América Latina”, en la que, al igual que en otros superbloques, se supuso que tendría lugar la súbita conversión de los migrantes campesinos en improvisados ciudadanos (López Villa, 1994: 115-119). Era la solución prototípica que se necesitaba para controlar una marginalidad que se tornaba alarmante y tachaba el rostro urbano del Nuevo Ideal Nacional, a la vez que ponía en peligro las progresistas metas del régimen.

Además de la política de extirpación del rancho, la administración perezjimenista mostró gran interés por modernizar la plataforma administrativa de la planificación urbana. En medio de la creciente americanización, que había penetrado todos los niveles de la sociedad venezolana desde el final de la Segunda Guerra Mundial, el todavía afrancesado urbanismo monumental de los tiempos lopecistas fue echado al olvido. Aunque la antigua Dirección de Urbanismo (DU) de la Gobernación del Distrito Federal pudo sobrevivir con diferentes nombres hasta 1948, la Junta de Gobierno encargó la planificación de las principales ciudades a nuevas instituciones de alcance nacional. Creadas por un mismo decreto el 10 de agosto de 1946, la Dirección de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU) eran una muestra de la importancia adquirida por la nueva disciplina en la administración pública (González Casas, 1997).

La aproximación funcionalista a la planificación urbana se evidenció en algunos de los rasgos de los planos reguladores elaborados por

la CNU en los años cincuenta para cinco de las principales ciudades venezolanas: Caracas, Maracaibo, Barquisimeto, San Cristóbal y Ciudad Bolívar. Siguiendo los principios de la Regional Planning Association of America (RPAA) y de la *Charte d'Athènes* (1944) atribuida a Le Corbusier (1971: 19–29), con los cuales Rotival estaba familiarizado desde antes de venir a Venezuela, la región fue finalmente incorporada en tanto ámbito contextual de los planes urbanos. Además del énfasis que Francis Violich –otro de los asesores internacionales de la CNU– hiciera sobre la utilidad del *zoning* como instrumento clave de sectorización y control urbanístico, una nueva y densificada versión de la *neighbourhood unit* (unidad vecinal) que había sido propuesta por el urbanista norteamericano Clarence Perry fue llevada a las ciudades venezolanas por miembros y consultores de la CNU, especialmente por el diseñador catalán José Luis Sert.

Se ha criticado el uso excesivo que de una concepción funcionalista del urbanismo hiciera la CNU, ya que acentuó la dualidad formal-informal de la ciudad venezolana, así como la segregación de las frágiles y desarticuladas metrópolis resultantes de la revolución petrolera iniciada en la década de 1920. Esa fragmentación funcional sería profundizada por el furor de penetración de los centros urbanos con autopistas a varios niveles, que pretendía imitar la imagen de una modernidad metropolitana al estilo de Los Ángeles, la cual influiría en el imaginario urbano de los años por venir (Violich, 1975: 272, 279). Sin embargo, creo que resulta innegable que los cambios urbanísticos iniciados con la CNU y concluidos con el Nuevo Ideal Nacional en 1958 constituyeron un período estelar de consolidación de la planificación profesional, así como de experimentación con avanzadas soluciones arquitectónicas y de diseño urbano; todo ello convirtió a Venezuela, junto a Brasil y México, en una referencia continental del modernismo funcionalista (por ejemplo, Fraser, 2000).

Bibliografía

- Almandoz, Arturo (2004). *La ciudad en el imaginario venezolano. II: De 1936 a los pequeños seres*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- Bolívar, Miguel (1994). *Población y sociedad en la Venezuela del siglo XX*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela.
- Fraser, Valerie (2000). *Building the New World. Studies in the modern architecture of Latin America, 1930-1960*. Londres: Verso.
- González Casas, Lorenzo (1997). “Modernidad y la ciudad: Caracas 1935-1958”. Trabajo de ascenso. Sartenejas: Departamento de Planificación Urbana, Universidad Simón Bolívar.
- Le Corbusier (1971). *La Charte d’Athènes* (1941). París: Éditions du Minuit.
- López Villa, Manuel (1994). “Gestión urbanística, revolución democrática y dictadura militar en Venezuela (1945-1958)”. *Urbana*, N.º 14-15: 103-119.
- Pérez Jiménez, Marcos (1955). *Cinco discursos del general Marcos Pérez Jiménez, presidente de la república, pronunciados durante el año 1955 y obras realizadas por el Gobierno*. Caracas: Imprenta Nacional.
- Tenreiro, Oscar (1995). “Conversación con el general (R) Marcos Pérez Jiménez, en su residencia en Madrid, el día 5 de febrero de 1995”. *Ciudad*, N.º 1. Caracas: Dirección de Gestión Urbana, Alcaldía de Caracas.
- Vallenilla Lanz, Laureano (1963). *Fuerzas vivas*. Madrid: Vaher.
- Villoria-Siegert, Neliana y Arturo Almandoz (2002). “Transferring the neighborhood unit to Caracas: Examples of foreign influence in Venezuela”. *Critical Planning*, Vol. 9: 89-100.
- Violich, Francis (1975). “Caracas: Focus of the new Venezuela”. En *World capitals. Toward guided urbanization*, H. Wentworth Eldredge (ed.): 246-292. Nueva York: Anchor Press/Doubleday.

II. De la Venezuela saudita al Caracazo

Desarrollo urbano y vivienda: La desordenada evolución hacia un país de metrópolis¹

Víctor Fossi Belloso*

En menos de cuarenta años, la población de Venezuela ha pasado a ser predominantemente urbana, debido a una transformación que invirtió muy rápidamente la relación entre el número de personas que habitaban en el campo y el que habitaba las ciudades. El resultado de ese proceso de urbanización ha sido la conformación de un sistema de 65 ciudades de más de 20 mil habitantes, que albergan algo más del 70% de la población nacional y, desde luego, la casi totalidad de las actividades sociales y económicas. Este sistema de ciudades se estructuró sobre el anterior patrón de ciudades y pequeños centros poblados existentes desde la época colonial, que había permanecido casi inalterado hasta la década de 1920, cuando el emplazamiento de las actividades de producción petrolera vino a introducir un nuevo factor, de influencia innegable, en el proceso de poblamiento del territorio nacional.

Al final del mandato de Juan Vicente Gómez (1908-1935), aún después de veinte años de actividades petroleras, el país estaba todavía escasamente urbanizado; sin embargo, poco tiempo después, tendría lugar

1 Este artículo fue publicado originalmente como “Desarrollo urbano y vivienda: La desordenada evolución hacia un país de metrópolis”, en Moisés Naím y Ramón Piñango (eds.), *El caso Venezuela: Una ilusión de armonía*; se agradece la autorización de los editores para reproducir parte del material original. El presente texto es una versión revisada de Fossi Belloso (1989).

* Es profesor titular de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas, y profesor meritorio de la Universidad Simón Bolívar (USB), Caracas. Dirección electrónica: victorfb@hotmail.com.

un cambio significativo, caracterizado por importantes desplazamientos internos de la población y por la aceleración del crecimiento demográfico y del proceso de urbanización. En efecto, la tasa de crecimiento de la población nacional, que había sido, en promedio, de 1,93% durante el período 1920–1936, subió a 2,74% entre 1936 y 1941, y a 3,02% y 3,72% en los períodos 1941–1950 y 1950–1961, respectivamente. Al mismo tiempo, el número de centros urbanos con 20 mil o más habitantes y la proporción de la población nacional alojada en ellos han experimentado aumentos significativos a partir de 1941. Estos profundos cambios pueden apreciarse examinando los datos presentados en la Tabla 1.

Indicadores	1936	1941	1950	1961	1971	1981
Nº de centros	9	9	20	36	50	65
Población (miles de hab.)	535,3	696,9	1 659,7	3 631,1	6470,1	10 276,1
Porcentaje en relación con la población total del país (%)	15,9	18,1	33,0	48,3	60,3	70,4
Tasa promedio de crecimiento interanual de la población en centros urbanos con 20 mil o más personas	5,4	10,1	7,4	5,9	4,7	

Fuente: Ministerio de Fomento (1936–1974); Oficina Central de Estadística e Informática (1983).

Los importantes cambios experimentados por la economía venezolana, como resultado de la actividad petrolera, jugaron un papel decisivo en este proceso de urbanización. Por una parte, la localización de empleos petroleros –directos e indirectos– provocaría ingentes desplazamientos de la población hacia los centros de operaciones de la industria, lo que daría lugar a algunos cambios significativos en el patrón espacial de distribución de asentamientos. Por otra parte, el aumento sustancial de los ingresos fiscales aceleró las posibilidades del Estado venezolano para desempeñar un papel relevante en el proceso de desarrollo nacional. Por primera vez en la historia del país se acometieron importantes progra-

mas para el desarrollo de la infraestructura social básica: en educación, saneamiento, asistencia social, vivienda, transporte y comunicaciones. No hay duda de que estos programas influyeron en una aceleración sin precedentes, experimentada por el crecimiento demográfico. Igualmente, la intensificación de las comunicaciones, las facilidades de transporte y la incorporación de mejoras significativas en ciertos servicios básicos contribuyeron al surgimiento de un mercado nacional cada vez más integrado, el cual tiene su expresión, en términos de espacio, en el sistema de ciudades y áreas metropolitanas que se ha venido afirmando gradualmente en el territorio nacional.

Ahora bien, de lo anterior no se infiere necesariamente que la urbanización venezolana constituya un hecho excepcional o atípico. El aumento de la población urbana con respecto a la población total y la multiplicación del número de ciudades también ocurrieron a un ritmo similar en los países hoy llamados industrializados, durante las primeras décadas de su “revolución tecnológica”. Asimismo, debe observarse que el arranque del proceso de urbanización en los países en desarrollo tuvo lugar durante la primera mitad del siglo XX. Aunque estos países presentan diferencias regionales y nacionales explicables, todos en general han experimentado aceleraciones importantes, tanto en su crecimiento demográfico como en su expansión urbana, a partir de la década de 1940. En América Latina, por ejemplo, la población en centros urbanos de 20 mil o más habitantes pasó de 25,5 millones en 1940 a 69,7 en 1960, con lo que cambió la proporción relacionada al total demográfico respectivo de 19,6% a 32,8% (ONU, 1969).

Los cambios en nuestras ciudades: ¿reales o aparentes?

¿Cuál ha sido el resultado de este crecimiento sin precedentes de nuestra población urbana? Para expresarlo en pocas palabras, podríamos decir que el espacio producido por el hombre, o significativamente adaptado de la naturaleza por él, pasó a constituir el entorno vital cotidiano de la mayoría de los venezolanos. Este cambio impulsó, naturalmente, una

transformación sustancial de nuestras instituciones sociales. Las leyes, el comercio, el transporte, la educación, la salud, las relaciones de trabajo y producción, la cultura, la religión y, en general, prácticamente todos los aspectos y manifestaciones de nuestra forma de vivir han sido afectados por el proceso de urbanización. Por otro lado, en menos de cuatro décadas, mientras los conflictos de las ciudades se convertían en los grandes problemas sociales de la nación, el rol tradicional de la ciudad era tomado rápidamente por una forma de asentamiento básicamente nueva: las áreas metropolitanas; las cuales están constituidas por varios centros urbanos de diferentes tamaños y grados de importancia política, administrativa y económica, los cuales, al irse integrando entre sí a través de medios de comunicación que facilitan la vinculación constante entre ellos, van conformando un sistema funcional cuya totalidad se denomina “zona” o “área metropolitana”.

Lo significativo de este proceso sobresale cuando consideramos que lo más intenso de nuestra actividad económica y social ocurre y ocurrirá en el futuro previsible dentro del sistema de áreas metropolitanas y ciudades principales. Allí son generadas o adoptadas las iniciativas e innovaciones que impulsan nuestro desarrollo, para luego ser difundidas hacia los demás componentes de la estructura territorial de asentamientos humanos. En la Tabla 2 puede apreciarse cómo ha evolucionado en Venezuela este sistema, hasta llegar a contener, para los años ochenta, 23 áreas metropolitanas con más de cien mil habitantes, las cuales agrupan cerca del 58% de la población del país. Funcionalmente, el sistema puede ser fácilmente reconocido por la integración de los mercados nacionales, por las formas de organización empresarial, por la diversidad en la oferta de bienes y servicios y en las alternativas para la localización de plantas industriales, por la intensidad de las comunicaciones y por las magnitudes del transporte de bienes y personas.

Indicadores	1936	1941	1950	1961	1971	1981
No. de centros	9	9	20	36	50	65
Población (miles de hab.)	535,3	696,9	1 659,7	3 631,1	6470,1	10 276,1
Porcentaje en relación con la población total del país (%)	15,9	18,1	33,0	48,3	60,3	70,4
Tasa promedio de crecimiento interanual de la población en centros urbanos con 20 mil o más personas	5,4	10,1	7,4	5,9	4,7	

Fuente: Ministerio de Fomento (1936-1974); Oficina Central de Estadística e Informática (1983).

Al lado de las consecuencias que podríamos llamar favorables, deberíamos considerar los inconvenientes asociados con el proceso de urbanización; la mayor parte de estos están relacionados con el ritmo acelerado del crecimiento demográfico y con la escasez relativa de recursos disponibles para proporcionar niveles aceptables de eficiencia y de calidad de vida. El proceso de urbanización generó necesidades y demandas con una rapidez que claramente tendía a exceder la capacidad del país para satisfacerlas con la misma velocidad con la que aparecían. Los recursos requeridos para satisfacer estas necesidades son de diversa índole: humanos (capacidad de trabajo, de organización, de administración, de innovación), financieros y materiales (tierras, bienes, servicios, etc.).

Al analizar, por ejemplo, el incremento de la población en centros con cien mil habitantes o más ocurrido entre 1961 y 1971, se puede ver que en ese lapso se creó la necesidad de proveer viviendas adicionales para más de tres millones de personas, lo que equivale a construir algo más de 600 mil unidades, sin incluir el número de viviendas que, por deterioro u otras causas, debieron ser retiradas del inventario existente y por lo tanto habría que reponer².

2 Esta conclusión debe ser cuidadosamente calificada, puesto que una parte no desdeñable del incremento registrado en el censo corresponde a la incorporación de pequeños poblados ya existentes a algún sistema metropolitano. En el registro anterior, estos poblados no aparecían ni física ni funcionalmente integrados a dicho sistema, lo que crea cierta

La regulación estatal de las ciudades

La regulación estatal directa

Poco después del arranque del proceso de urbanización, la administración nacional asume la responsabilidad de ordenarlo en función de objetivos de interés público. En efecto, en 1946 se crea la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU), dependiente del Ministerio de Obras Públicas (MOP), con la finalidad de estudiar “los proyectos de urbanismo de las regiones y poblaciones de Venezuela”, así como “los sistemas para poder llevar a efecto estos planes” (Decreto 387 del 10 de agosto de 1946). Anteriormente, la atención oficial respecto a los problemas urbanos se había limitado principalmente a intervenciones aisladas de carácter “curativo”, es decir, actuaciones a posteriori y sin el propósito de conducir el proceso de asentamiento en forma global. A nivel local, solamente existían algunas disposiciones parciales relativas a alineamientos y características físicas de las edificaciones, recogidas en ordenanzas municipales de policía o de arquitectura civil, en Caracas y algunas de las poblaciones más relevantes. Sin embargo, merecen mención, por su importancia, ciertos antecedentes a la creación de la CNU.

En primer lugar están las disposiciones de la Ley de Sanidad de 1912, en las que se establecía la subordinación de las ordenanzas municipales de construcción a las normas sanitarias nacionales, las cuales regularían todo lo concerniente a cloacas, acueductos, disposición de basura, instalaciones sanitarias, ventilación e iluminación de edificaciones y densidad de ocupación de viviendas. Posteriormente, en 1943, se crearía el Instituto Nacional de Obras Sanitarias (INOS), adscrito al MOP y encargado de estudiar, desarrollar y administrar los programas de abastecimiento de aguas y alcantarillados, responsabilidad que había desbordado la escasa capacidad de las administraciones locales.

En segundo lugar cabe mencionar la fundación, en 1928, del Banco Obrero (BO), institución pionera en América Latina en las actividades

distorsión estadística. La misma consideración puede hacerse respecto al incremento experimentado por centros urbanos de diferente categoría.

de programación, diseño, construcción y financiamiento de viviendas por el sector público. Diez años después, en 1938, se intentó ordenar el desarrollo futuro de Caracas mediante la preparación de un plan regulador por parte de la Dirección de Urbanismo del Distrito Federal. Aunque el alcance territorial de esta última iniciativa quedó reducido a la sección de la ciudad capital comprendida dentro de los límites del distrito federal y su estudio se centró principalmente en aspectos de vialidad y de composición monumental de conjuntos de edificaciones públicas, representó el primer esfuerzo hecho en el país para encarar el futuro de nuestras áreas urbanas con un enfoque más amplio que la simple aplicación de alineamientos y la realización ocasional de obras de carácter remedial.

En 1941, y de acuerdo con el plan de 1938, el BO emprendió un vasto programa de renovación urbana en el antiguo barrio de El Silencio, iniciativa ciertamente pionera en América Latina y que dio comienzo a una etapa de intensa actividad por parte de esta institución, con la incorporación y difusión de criterios modernos de diseño para conjuntos habitacionales, con la adquisición pública de tierras y con la realización de grandes programas habitacionales. Pocos años después, la acción de renovación urbana se extendería hacia el este, con el desarrollo del Centro Simón Bolívar (CSB), esta vez gerenciada por la compañía del mismo nombre.

Con la creación de la CNU y la organización de su dirección técnica adscrita al MOP, se institucionaliza la planificación urbanística como función pública a escala nacional y se acomete de inmediato el estudio de las principales ciudades, dentro de un marco de referencia regional y poniendo énfasis en las relaciones entre los factores socioeconómicos y las formas de ocupación del territorio. El rápido crecimiento de Caracas había hecho necesaria la revisión completa del plan de 1938, tarea que fue emprendida por la CNU y la Dirección de Urbanismo del MOP y que dio lugar, así, al plan de 1951, en el que se introduce el uso de técnicas avanzadas para el estudio y la solución de problemas urbanísticos (relación entre actividades, población, usos del suelo, servicios e interacciones). Poco después se abordaría con el

mismo enfoque el estudio de los planes de Maracaibo, Valencia, Barquisimeto, Maracay, San Cristóbal y Mérida.

De acuerdo con los lineamientos contenidos en estos planes, la administración nacional asumió la responsabilidad de intervenir directamente en la evolución del proceso de urbanización, que recién comenzaba a hacerse evidente. Esta responsabilidad, que se ejerció principalmente a través del MOP y de los institutos que le estaban adscritos (INOS desde su creación y BO desde 1949), tomó diferentes formas de actuación: orientación urbanística para los programas de vivienda, vialidad, abastecimiento de agua, alcantarillado, adquisición anticipada de suelo y edificaciones públicas; operaciones de renovación urbana y de creación de nuevas ciudades; desarrollo de parques industriales y áreas de recreación intensiva; establecimiento de normas urbanísticas y de edificaciones, aplicables a todo el ámbito nacional; difusión de los principios de planificación urbana y fomento de dicha actividad, en especial con el apoyo a la organización de oficinas regionales y locales de urbanismo, etc.

La Asamblea Constituyente de 1947, posiblemente atendiendo recomendaciones de la recién creada CNU, estableció las bases necesarias para la creación de una moderna legislación urbanística, la cual debía reconocer el principio de que la evolución del sistema de ciudades es de interés nacional y que la actividad municipal, en ese campo de la administración, ha de realizarse con sujeción a normas y lineamientos de superior jerarquía dictadas por el poder nacional (Arts. 112 y 138 de la Constitución de 1947).

Un hecho digno de notar acerca de los pasos dados en aquella década es que el reconocimiento de este enfoque moderno con respecto a la actuación pública en el ordenamiento territorial tenía lugar, en nuestro país, al mismo tiempo que en Gran Bretaña, el país más urbanizado del mundo. De hecho, en esa misma época (1947) se adoptaba en Inglaterra el *Town and Country Planning Act*, normativa que habría de servir posteriormente de modelo para legislaciones urbanísticas en muchos otros países, sobre todo en aquellos que debieron enfrentar simultáneamente los efectos devastadores de la Gran Depresión que siguió a 1929 y las secuelas de la Segunda Guerra Mundial.

Me he permitido extenderme en la reseña de esa etapa inicial de la actividad urbanística en Venezuela con el propósito de poner en relieve un enfoque que no solo era válido en aquella oportunidad, sino que cobra aún mayor vigencia dentro de las condiciones que caracterizan nuestro desarrollo más reciente. Lamentablemente, por diversos motivos algunos de los cuales serán analizados más adelante, la responsabilidad claramente asumida por el gobierno nacional desde el inicio del proceso de urbanización experimentó una serie de desviaciones que han dado lugar a una situación debilitadora de la capacidad efectiva del Estado para intervenir en el ordenamiento urbanístico. En 1957, fue eliminada la CNU y, aunque la Dirección de Urbanismo del MOP continuó ejerciendo sus funciones técnicas y administrativas, la influencia de esta en las decisiones del gobierno comenzó a perder la importancia que antes había tenido. Fueron discontinuados los programas de adquisición pública de reservas de suelo y los de vialidad principal e infraestructura de servicios públicos, dirigidos ambos a la incorporación de áreas de expansión de las ciudades. Igualmente, en el ámbito de ordenación del territorio se inició un proceso de fragmentación de la responsabilidad nacional, al tiempo que se transfería informalmente parte del control del desarrollo urbano a las municipalidades, sin que mediara una clarificación explícita del carácter de dicha iniciativa.

Poco después de la desaparición de la CNU fue creada la Oficina Central de Coordinación y Planificación (Cordiplan); entre las tareas asignadas a esta estaba la de “proponer los lineamientos generales de la planificación física y espacial, de escala nacional, y coordinar conforme a dichos lineamientos la planificación que se hiciera a escala regional y urbanística, a través de los respectivos organismos subalternos de planificación. Con tal fin, dictar normas e instrucciones necesarias...” (Gobierno de Venezuela, 1958). De esta manera, se reconocía la importancia de la cuestión espacial para la planificación nacional y, al mismo tiempo, que el sistema de ciudades proporciona la noción rectora de ordenación del territorio.

De acuerdo con los términos del decreto de creación (N.º 492 del 30 de diciembre de 1958), el principal objetivo perseguido era el de

asegurar la congruencia de las actuaciones del Estado, mediante la coordinación de la planificación y la ejecución de los distintos programas gubernamentales. En teoría, en esto debería tener un rol central el presidente de la república, quien estaría auxiliado por Cordiplan, en el Consejo de Ministros. La potestad estaba, así, referida a la aprobación de planes y a las decisiones relativas a la ejecución de los programas respectivos; la planificación constituía una técnica de apoyo para las decisiones.

Desgraciadamente, la evolución posterior de las actuaciones oficiales ha experimentado una marcada inclinación a considerar la planificación como una actividad autónoma dentro de la administración, cuyos mecanismos para vincularse con la ejecución práctica de lo planificado han sido siempre defectuosos, por no decir inoperantes. Ello ha dado lugar a un entorpecimiento creciente del proceso de toma de decisiones y, paradójicamente, tal vez haya estimulado la fragmentación producida en las responsabilidades del Estado en materia de ordenación urbanística.

Las funciones globalmente encomendadas al poder nacional, que estaban unificadas en un solo ministerio, aparecen más tarde atribuidas a diversas dependencias oficiales, en virtud de la reforma introducida, en diciembre de 1976, con la Ley Orgánica de la Administración Central. La responsabilidad principal fue asignada al Ministerio de Desarrollo Urbano (Mindur), aun cuando actividades fundamentales del sector, como el abastecimiento de agua, las cloacas, el alcantarillado y los programas de vialidad urbana, quedaron bajo la tutela de otros ministerios. Las competencias en materia de ordenamiento territorial fueron adjudicadas, en general, a los ministerios de Transporte y Comunicaciones (MTC), Ambiente y Recursos Naturales Renovables (MARNR) y Mindur, pero ciertas funciones eran también desempeñadas por el Ministerio de Sanidad y Asistencia Social (MSAS).

Por otro lado, en cuanto al traspaso a los concejos municipales de funciones de control del desarrollo urbano, es posible que la formulación literal del texto de la Constitución de 1961 (Arts. 30 y 136), diferente del contenido en las Constituciones de 1947 y 1953, haya influido en la actitud de la administración. Sin embargo, independientemente de las consideraciones de índole jurídica, lo cierto es que ya en 1960 una

parte significativa de la responsabilidad sobre el ordenamiento urbanístico de Caracas había sido dejada en manos de los concejos municipales del distrito federal y del distrito Sucre del estado Miranda, a través de sus correspondientes servicios de ingeniería municipal. Así se iniciaba una desviación del enfoque original, que asignaba globalmente la responsabilidad principal al gobierno nacional, pues consideraba que esa era la escala más apropiada para el tratamiento de los asuntos objeto de tal responsabilidad y de la exigencia de coherencia en las acciones públicas requeridas, las cuales, en muchos casos, desbordaban la capacidad de gestión y el alcance jurisdiccional de los gobiernos locales.

Por otro lado, si bien la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano (OMPU), creada en esa época, procuró mantener el uso de técnicas avanzadas de análisis de la estructura urbana y la coordinación de las actuaciones municipales con los programas de inversión en infraestructura desarrollados por el gobierno nacional, en la práctica debió limitar su intervención a la administración de un instrumento regulatorio de carácter pasivo: la ordenanza de zonificación. Intentando obtener resultados urbanísticos deseables, la utilización de esa ordenanza se llevó a extremos inapropiados, lo cual, paradójicamente, tuvo consecuencias perjudiciales para la calidad urbana de la capital y también de otras ciudades del país en las que se replicó esa forma de actuación.

Con la promulgación de las leyes orgánicas de Régimen Municipal (1978), de Ordenación del Territorio (1983) y de Ordenación Urbanística (1987), se intentó ordenar y sistematizar, aunque con poco éxito, el ejercicio de las responsabilidades públicas en el campo del desarrollo urbano. Posteriores medidas legislativas, aparentemente dirigidas a “poner las cosas en orden”, han producido más bien efectos contradictorios: han conducido a una situación que podríamos calificar de “dilución” de las responsabilidades urbanísticas en numerosos organismos e instancias, algunos de ellos de efímera estabilidad institucional.

Es indudable que en la gradual desactivación y en las desviaciones de la intervención pública han jugado un papel importante la excesiva dispersión de las funciones referidas al ordenamiento urbanístico y la asignación de responsabilidades a ámbitos inapropiados de decisión.

Pero debe señalarse que la pérdida de claridad en los objetivos de la intervención ha sido también abonada por una apreciación inexacta de nuestro proceso de urbanización, que ha inspirado —y todavía nutre ocasionalmente— trabajos de investigación, documentos oficiales y material divulgativo diverso. El surgimiento de un sistema de ciudades y áreas metropolitanas ha generado una notoria afición por la crítica antiurbana y no ha gozado de fácil aceptación por el sector público, en cuyo seno la discusión de los problemas territoriales y urbanos ha estado influida por la reiterada consideración de las grandes ciudades como obstáculos para el desarrollo nacional, y por una interpretación prejuzgada de lo que se ha definido como “desequilibrios territoriales”. El tratamiento de los problemas urbanos basados en la idealización de formas pasadas de ordenación del territorio ha nutrido la formulación de políticas dirigidas a frenar el crecimiento de Caracas y de otros centros metropolitanos; solo ha servido para eludir las verdaderas responsabilidades de intervención urbanística en los sitios donde la diligencia en la actuación pública es más requerida y, en consecuencia, ha contribuido a agravar los problemas reales que inevitablemente acompañan el proceso de urbanización y metropolización.

A pesar de que la idea de “frenar” el crecimiento de las grandes ciudades ha persistido en algunos ámbitos gubernamentales, la evolución reciente de la estructura espacial de asentamientos en el territorio nacional muestra que la realidad es bastante más compleja que los deseos. El proceso de metropolización se ha venido afirmando: ya a finales de siglo en el país había al menos 33 centros urbanos con cien mil o más habitantes, si bien la velocidad de crecimiento demográfico en las grandes ciudades ha disminuido significativamente. Al mismo tiempo, es notorio el deterioro de la calidad del espacio urbano en nuestras ciudades: el hábitat de la mayoría de los venezolanos se ha degradado ostensiblemente, no solo en las áreas ocupadas por los barrios pobres sino también en las zonas denominadas “controladas”.

La desactivación de los programas de inversión pública en el desarrollo urbano significó el decaimiento de la forma más efectiva de intervención estatal en la ordenación del territorio, esto es, la intervención

directa. Esta fue gradualmente desplazada por medidas de estímulo a la inversión privada y por la proliferación de cartabones regulatorios de las características del desarrollo urbanístico. Así, en lugar de progresar en su enfoque original de carácter previsor y ordenador, la actuación del sector público pasó a ser principalmente de tipo pasivo y a posteriori, por lo que perdió en buena parte su capacidad de liderar la evolución del sistema de ciudades cuando este atravesaba su fase más dinámica. La relevancia de este cambio de orientación en las formas de participación del Estado en el control del desarrollo urbano puede ser apreciada claramente con la consideración de dos programas de indudable significación: el de adquisición anticipada de suelo y el de producción de vivienda.

Las consecuencias de no haber comprado tierra

En 1945, una “comisión de vivienda” designada por la Junta Revolucionaria de Gobierno había recomendado la urgente adquisición de 400 hectáreas de tierra en el valle de Caracas para su urbanización inmediata y como reserva para la expansión de la ciudad. Desde entonces, el BO había venido desempeñando el papel de principal agente oficial para la adquisición de tierras con fines urbanísticos y, en esta función, había incorporado al patrimonio público importantes áreas de reserva, en distintas ciudades del país, para la expansión. Posteriormente, durante la década de 1950, el CSB comenzó también a cumplir una función destacada en la adquisición de suelo urbano, en lo que se refiere al área metropolitana de Caracas.

En diciembre de 1964, otra comisión oficial planteaba la adquisición masiva y anticipada de las tierras necesarias para la expansión urbana hasta el año 1980, estimada en 46 300 hectáreas³. Sin embargo, la expropiación de las áreas destinadas al desarrollo de las ciudades Losada y Fajardo, concebidas como importantes instrumentos de la política de redistribución de actividades y población en la región capital, aunque decretada

3 Véase el informe de la Comisión para el Desarrollo Urbano y la Vivienda (1964).

en 1959, solo se inició en 1972, cuando la urbanización de los valles del Tuy y de Guarenas-Guatire ya había avanzado en forma espontánea y parcialmente anárquica, mientras los precios de la tierra habían sido afectados severamente por expectativas de especulación. El resultado fue, por una parte, la elevación sustancial de los costos de urbanización, pero más grave fue la reducción significativa de la capacidad del Estado para influir decisivamente en la creación de núcleos urbanos eficientes y atractivos que pudieran cumplir el propósito reordenador que se les había asignado. Lamentablemente, lo ocurrido en este caso no constituye un episodio excepcional. En Caracas y en muchas otras ciudades se desistió de la adquisición de importantes áreas requeridas para la expansión, aun de aquellas que estaban afectadas por decretos de expropiación, lo que pospuso indefinidamente la ejecución de los mismos. Además de la pérdida de estas oportunidades, estos descuidos también produjeron una desconfianza general respecto a la eficacia y seguridad de este tipo de actuaciones del Estado.

En 1975 se replanteó la necesidad de poner urgentemente en marcha un programa de adquisición pública de tierra, esta vez en un informe elaborado por una “comisión para la vivienda y el desarrollo espacial”, integrada por representantes de los ministerios de Obras Públicas, Hacienda, Fomento, Sanidad y Agricultura y Cría; del BO y el Banco Nacional de Ahorro y Préstamo; de la fundación para el Desarrollo de la Comunidad; y de la Asociación Venezolana de Cooperación Intermunicipal. Las necesidades fueron estimadas en 177 400 hectáreas con un horizonte hasta el año 2000, y se recomendó un programa de 35 mil hectáreas para el primer quinquenio⁴. Ahora bien, no obstante haber sido acogida esta recomendación por el ejecutivo nacional, la política de adquisición de tierras fue nuevamente pospuesta. Ese mismo año se había creado el Fondo Nacional de Desarrollo Urbano (Fondur), con el propósito de realizar un amplio programa de adquisición de reservas de suelo para la expansión urbana. Sin embargo, cinco años después solamente había recibido el 25% del aporte inicial establecido en la ley

de creación; estos fondos debieron ser, en buena parte, destinados a la estabilización del mercado secundario de cédulas hipotecarias.

En todo caso, la consecuencia más significativa de esta política vacilante respecto a la adquisición anticipada de suelo fue que el emplazamiento territorial de actividades urbanas y de población resultó distorsionado por la escasez de espacio oportunamente habilitado en los sitios previstos por los planes de desarrollo urbano. Los programas de vivienda, en particular, fueron afectados por esta circunstancia, por lo que algunos de ellos dieron lugar a la construcción de edificios sin que se hubiesen completado los trabajos de urbanización de la tierra rústica en la que se habían emplazado. En la medida en que el BO (luego Inavi) fue agotando las reservas de suelo urbano que había podido acumular en años anteriores, sus nuevos programas habitacionales tuvieron que ser localizados en sitios en los que el instituto encontró una oportunidad favorable para adquirir la tierra necesaria, pero no en los que una planificación coherente señalara la conveniencia de crear una nueva sección de ciudad.

La producción de viviendas

La política oficial respecto a la intervención del Estado en la producción de viviendas experimentó, dentro de estas circunstancias, un proceso de indefinición que la llevó a perder gradualmente el liderazgo que había ejercido durante los inicios del proceso de urbanización. Hasta el comienzo de la década de 1960, el único promotor institucional de viviendas existente en el país era el BO; ahora transformado en Inavi, siguió cumpliendo las funciones de principal promotor público, aunque el Programa de Vivienda Rural —creado en 1958 y financiado a través del BO y del Inavi—, así como la compañía anónima CSB y algunas fundaciones públicas de carácter local, actuaron ocasionalmente como promotores de viviendas urbanas. Es precisamente durante ese decenio que comienza la institucionalización de los promotores inmobiliarios privados. Influida por la reducción de gastos del sector público que siguió al derrocamiento de Marcos Pérez Jiménez, la industria de

la construcción a través de una severa crisis y el “plan de recuperación económica”, puesto en marcha para mitigar los efectos de dicha crisis, dio lugar a la fundación de los primeros bancos hipotecarios urbanos de carácter privado. Por otro lado, también en esta época se creó en el BO la Oficina de Ahorro y Préstamo, la cual posteriormente daría paso al Banco Nacional de Ahorro y Préstamo (Banap), organismo eje del sistema nacional conformado por las entidades de ahorro y préstamo.

La incorporación de los “privados”

Con la aparición de entes financieros especializados en el suministro de capital para la producción inmobiliaria y su comercialización, se hizo factible la operación de promotores inmobiliarios privados. La intervención de estos en el mercado habitacional sería gradualmente fortalecida mediante sucesivas medidas oficiales de estímulo a la producción privada de viviendas para arrendamiento o venta, dictadas desde 1966. Después de 1970, las medidas de estímulo financiero favorecerían marcadamente la producción de viviendas destinadas a la venta, lo cual se reflejaría en el auge sin precedentes que caracterizó desde entonces la participación privada en este sector de la producción inmobiliaria. En cambio, la construcción de viviendas para alquiler desempeñó un papel muy marginal dentro del mercado inmobiliario, debido principalmente a las regulaciones vigentes sobre inquilinato.

El BO, el Inavi y el Programa de Vivienda Rural (PVR) habían promovido entre 1928 y 1978 la construcción directa o indirecta de 505 285 viviendas (Cilento, 1980: 33). Si consideramos que una parte de las viviendas construidas por el PVR está localizada en comunidades que han pasado a ser urbanas, al tener en cuenta además la producción habitacional de otras instituciones públicas podemos concluir que, para la última fecha indicada, las viviendas promovidas por el sector público daban albergue a algo más de una cuarta parte de la población urbana del país; de modo que ha sido incuestionable la relevancia de la intervención pública en la producción de viviendas, pero, desde luego, la política adoptada

por el Estado venezolano, en el sentido de incentivar la participación del sector privado en el mercado habitacional y de movilizar recursos públicos para potenciar la capacidad de apoyo de los entes financieros especializados, fue, además de comprensible, muy efectiva. La actuación pública directa nunca hubiera sido capaz de atender por sí sola la creciente demanda, y esta, por otra parte, habría de ejercer una importante atracción para las inversiones privadas en urbanismo y construcción. A partir de 1966, la producción de viviendas controladas y autorizadas creció en número y en participación relativa, hasta superar la producción pública en 1976 y llegar a constituir, en 1978, las dos terceras partes del total (Cilento, 1980: 23). La reducción proporcional de la producción privada desde 1979 no obedeció a un cambio de política oficial, sino a la crisis confrontada por el sistema financiero hipotecario y, aunque posiblemente en menor grado, a las trabas derivadas de la complejidad creciente que ha caracterizado a los procedimientos de tramitación para urbanizar y edificar, es decir, la famosa “permisología”. En todo caso, una consecuencia significativa del decaimiento progresivo de la producción pública de viviendas fue que la habilitación urbanística de tierras pasó a ser desempeñada principalmente por promotores privados.

La caída de la inversión pública en viviendas

Cabe señalar que, a la vez que ocurría el auge de la participación del sector inmobiliario en el mercado habitacional, la producción oficial de viviendas experimentó un decaimiento relativo de su participación en la construcción total del sector público. Esta tendencia estuvo acompañada por una marcada irregularidad en la asignación de recursos financieros, tanto en valores absolutos como en los respectivos porcentajes del presupuesto nacional. Contrasta esta situación con la evolución de la construcción oficial no residencial: en efecto, nuestras estimaciones al respecto indican que la participación de la producción no residencial en el total de la construcción pública pasó del 80% en 1974 a poco más del 90% en 1978.

Por otro lado, esta disminución relativa en los esfuerzos del Estado en la construcción de viviendas no fue suficientemente compensada por la inversión privada. Esto se debió, en parte, a que la participación creciente del sector privado estuvo dirigida principalmente a satisfacer la demanda de familias de ingresos medios y altos. Un indicador bastante claro de esto es que la inversión promedio por viviendas construidas por el sector privado fue casi siete veces mayor que la inversión promedio de las viviendas construidas por el sector público. Esta tendencia se vio reforzada y complicada por otros factores que crearían en pocos años una situación realmente crítica en el mercado habitacional.

La vivienda en la Gran Venezuela

La captación de ahorros para ser aplicados a la inversión inmobiliaria, que había tenido bastante éxito desde la creación de los entes financieros especializados, experimentó una expansión sin precedentes durante los años 1974 y 1975, a consecuencia del incremento de la renta petrolera y del circulante. La alta disponibilidad de recursos en manos de bancos hipotecarios y entidades de ahorro y préstamo facilitó la concesión de créditos para construir y adquirir viviendas, lo que a su vez estimuló la expansión de la demanda. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la productividad intrínseca de la industria de la construcción es bastante limitada en comparación con otras ramas de la industria. En consecuencia, la súbita aceleración de la demanda tuvo un considerable efecto inflacionario, ya que la oferta no respondió con la misma velocidad y los déficits resultantes se amortiguaron a través del aumento de precios. A ello se sumaron las limitaciones en la oferta de tierras urbanizadas y las dificultades para obtener oportunamente las autorizaciones oficiales, ya comentadas con anterioridad, además de los efectos de nuevas disposiciones relativas a la estabilidad de los trabajadores. Así, buena parte del incremento de la demanda se tradujo en elevación de costos y precios y no en incremento de la producción, situación que se vio favorecida por la mayor flexibilidad de los procedimientos de avalúo practicados por los entes financieros.

Con diferencias explicables, en las siete áreas urbanas más importantes del país los precios unitarios de venta de viviendas construidas por promotores privados experimentaron, entre 1973 y 1978, incrementos que oscilaron entre el 150 y el 246% (Cilento, 1980: 40 y estimaciones propias). No cabe duda de que en esta alza de precios influyeron factores especulativos generados por la expansión de la demanda. Sin embargo, los efectos inflacionarios derivados de la propia estructura del aparato productivo nacional también jugaron un papel decisivo. En efecto, durante el mismo lapso, la inversión promedio por vivienda construida por el sector público se incrementó en un 251% (Cilento, 1980: 24 y estimaciones propias). Es incuestionable, pues, la contribución significativa de los precios de las viviendas a la inflación general. A la vez que los propietarios de inmuebles lograban capitalizar los efectos de este encarecimiento acelerado, buena parte de los potenciales compradores de nuevas viviendas comenzaron a ser desplazados del mercado inmobiliario, lo cual dio lugar a un creciente desequilibrio cuantitativo y cualitativo del mercado habitacional, en virtud de que la oferta no se adecuó a la demanda. Se produjo así una acumulación sustancial de inventarios de vivienda por vender, lo que a su vez encareció los costos de promoción inmobiliaria (Fundaconstrucción, 1983).

Entre tanto, la inflación fue produciendo un aumento sin precedentes en las tasas de interés a nivel internacional; este aumento, que llegó a su máximo nivel a principios de 1980, afectó severamente al sector financiero venezolano, en especial al hipotecario. La diferencia entre las tasas de interés en el exterior y en Venezuela provocó una fuga importante de capitales y la disminución del ahorro interno, ya menoscabado por los efectos de la inflación.

Los nuevos esfuerzos oficiales

A partir del segundo semestre de 1979, a través de los esfuerzos del Banco Central de Venezuela (BCV) y del Banap, se inició una serie de medidas oficiales. En esta oportunidad, la política oficial intentó flexi-

bilizar y ampliar los medios de captación del ahorro interno, buscando solventar la baja liquidez de los entes financieros especializados (a través de una modificación periódica de las tasas de intereses pasivos y activos, que perseguían corregir los desequilibrios del mercado habitacional privado). Estas medidas, al igual que las ensayadas con el Decreto 1540, de 1976, contribuyeron tan solo a mitigar parcialmente los problemas que intentaban resolver, ya que la oferta privada continuó principalmente dirigida hacia las familias de ingresos medios (entre seis mil y nueve mil bolívares mensuales) y existió un superávit apreciable sobre la demanda efectiva, en tanto que la importante demanda generada por las familias con menos recursos recibió escasa atención de los promotores privados (Fundaconstrucción, 1983).

Después del Viernes Negro

La difícil situación económica que atravesó el país desde finales de 1982, especialmente después de la devaluación del 18 de febrero de 1983, puso aún más en evidencia la determinante influencia ejercida por el mercado externo de capitales en la evolución del mercado inmobiliario nacional, particularmente el habitacional. Identificar soluciones apropiadas pasó a ser tema de intenso y frecuente debate, aunque lograr poner la inflación bajo control se tornó un objetivo prioritario. Esta deterioró nuestra productividad, capacidad de ahorro y el poder adquisitivo de nuestro signo monetario; al mismo tiempo, incrementó la marginalidad y, al continuar al ritmo que la había caracterizado durante los años previos, la promoción inmobiliaria agotó prácticamente su capacidad de participar significativamente en el mercado habitacional. Más grave aún, la inflación destruyó la fe de muchos en un futuro más atractivo.

A partir de 1984 se ensayaron, con resultados poco alentadores, nuevas medidas oficiales dirigidas a reactivar la promoción inmobiliaria privada y a solventar la sobreoferta e inadecuación de viviendas frente a las expectativas de la demanda —las “viviendas frías”— así como la crisis del sector financiero-inmobiliario. Finalmente, en 1990 se puso en

vigencia la Ley de Política Habitacional (LPH), que estableció el ahorro habitacional obligatorio mediante contribuciones de trabajadores y patronos, además de un apartado del 5% de los ingresos fiscales ordinarios para financiar las viviendas de las familias con menores recursos. La LPH creó el Consejo Nacional de la Vivienda (Conavi), adscrito al Mindur, para asesorar, evaluar y controlar la ejecución de los programas de vivienda. Dentro de la crisis, el ahorro habitacional obligatorio significó un nuevo y salvador aliento para las instituciones hipotecarias y la promoción inmobiliaria en general, pero la evolución desfavorable del contexto macroeconómico y la rigidez en la instrumentación de la LPH ocasionaron un desempeño deficiente respecto a las expectativas optimistas generadas. El Conavi, en su década y media de existencia, puso especial empeño en promover los programas de asistencia técnica para apoyar la autogestión habitacional de asociaciones civiles y cooperativas; asimismo, impulsó el Programa de Habilitación Física de Barrios, un conjunto de proyectos dirigidos a incorporar a la estructura urbana formal las zonas de asentamiento informal presentes en el área metropolitana de Caracas y en varias otras ciudades del país. Pero la participación pública en habilitación urbanística y construcción habitacional nunca logró alcanzar los niveles anteriores a los años ochenta.

Bibliografía

- Cilento, Alfredo (1980). *La mercancía “vivienda” en Venezuela*. Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Comisión para la Implementación del Decreto N.º 168 (1975). Informe de la Comisión.
- Comisión para el Desarrollo Urbano y la Vivienda (1964). Informe de la Comisión.
- Fossi Bellosó, Víctor (1989). “Desarrollo urbano y vivienda: La desordenada evolución hacia un país de metrópolis”. En *El caso Venezuela: Una ilusión de armonía*, Moisés Naím y Ramón Piñango (eds.):

473-498. Caracas: Instituto de Estudios Superiores de Administración (IESA).

Fundaconstrucción (1983). "Oferta y demanda de vivienda: Análisis por regiones y estudio retrospectivo". Ponencia presentada en la II Convención de Profesionales Inmobiliarios.

Gobierno de Venezuela (1958) Decreto 492. Caracas: diciembre 30.

ONU (1969). "Growth of the world's urban and rural population, 1900-2000". *Population Studies*, N.º 44.

Del sistema de ciudades venezolano¹

Marco Negrón*

Los sistemas de ciudades como sistemas dinámicos complejos

Para entender la configuración y el funcionamiento de los sistemas de ciudades es indispensable considerar su complejidad, a lo que se hace referencia al reconocer tanto la multiplicidad de sus funciones como la circunstancia de que no todas estas tienen que coincidir con un único lugar geográfico. Pero también es necesario reconocer su carácter dinámico, de sistemas en transformación constante, lo que no es precisamente una novedad: los ciclos de las regiones y las ciudades (esquemáticamente, crecimiento/consolidación/decadencia) han sido ampliamente reconocidos y analizados. Sin embargo, ocurre que muchas veces los diagnósticos territoriales realizados en Venezuela y, más generalmente, en América Latina han tendido a desestimar esas dos características cruciales de las ciudades y los sistemas de ciudades, en particular la segunda².

1 El presente texto corresponde a secciones revisadas de Negrón (2001). Se agradece la gentileza de la Universidad Central de Venezuela al permitir esta reproducción.

* Es profesor titular de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas. Dirección electrónica: marco.negron@gmail.com

2 Un estudio del Centro de Estudios del Desarrollo (Cendes) que durante toda la década de los setenta –y en cierto grado aún hoy– ejerció una profunda influencia en el pensamiento venezolano relativo a la cuestión territorial sostuvo, aunque sin profundizar en el análisis, la tesis de la estabilidad del sistema venezolano de ciudades a lo largo del tiempo (Cendes, 1971: 254). Lasuén, partiendo de la experiencia española, llega a conclusiones similares, que trata de explicar teóricamente (Lasuén, 1967: 35-38).

Ese dinamismo se expresa evidentemente en hechos como el desfase temporal de la dinámica de crecimiento de las distintas ciudades o los cambios en sus funciones, pero también en los ámbitos territoriales que en cada fase ellas integran a su dinámica propia. Hecho bien conocido y que se manifiesta en que el tamaño de las ciudades se modifica tanto por las variaciones en su propia base poblacional, resultante del efecto conjunto del crecimiento vegetativo y del saldo migratorio, como por la progresiva incorporación a su ámbito y a su dinámica de la población ya localizada en los territorios circunvecinos sobre los que va extendiéndose la mancha urbana.

Es a partir de esas consideraciones que se estimó útil analizar los cambios en el sistema venezolano de ciudades en su perspectiva histórica, tomando como inicial el año 1936.³ Para ello se ha trabajado con los datos censales desde ese año hasta 1990, y se ha ensayado a la vez una mayor actualización a partir de las proyecciones oficiales más recientes para el 2000⁴. Para cada fecha se ha procurado definir los ámbitos de análisis en función de lo que para cada una de ellas era efectivamente cada aglomeración urbana⁵.

En otros aspectos, la información disponible no permite cubrir lapsos tan amplios como los que son posibles en materia demográfica, de modo que los análisis correspondientes tienen un carácter más puntual y lo que procuran es corroborar las hipótesis que surgen del análisis poblacional.

3 La elección de ese año obedece a que, coincidiendo con el primer censo que registra la transición de la Venezuela agroexportadora a la petrolera, puede decirse que 1936 simboliza el nacimiento del país moderno. Sin embargo, cada vez que el análisis lo exija se harán también referencias puntuales a fechas precedentes.

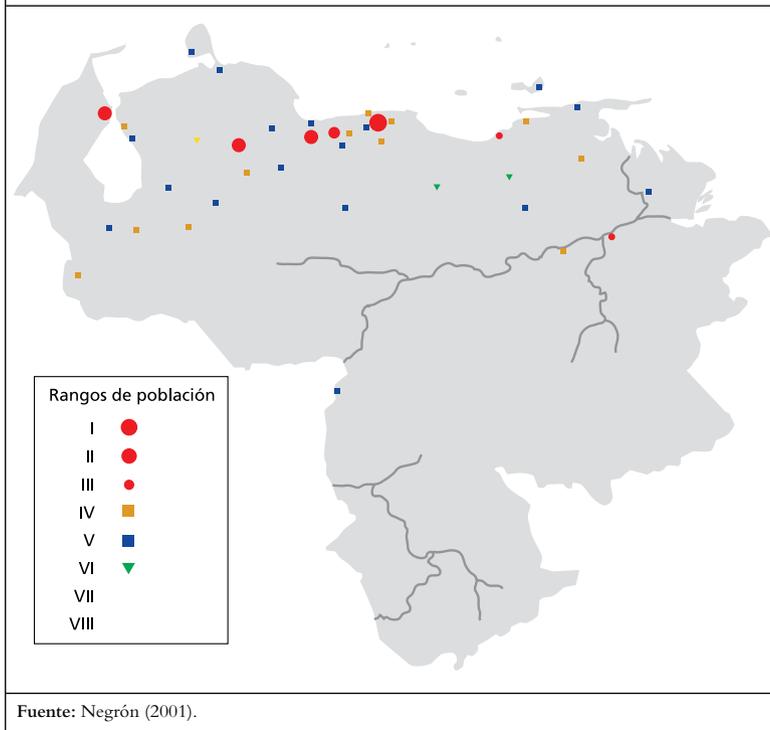
4 Para las fuentes, véase la nota 6.

5 El Diccionario de la Real Academia Española define “aglomeración urbana” como ‘conjunto formado por el casco urbano de una ciudad y su correspondiente área suburbana’, mientras que *El pequeño Larousse ilustrado* (1999) la entiende como ‘grupo de viviendas que forman un pueblo o ciudad, independientemente de los límites administrativos’. La adopción de ese término en este estudio se explica porque los ámbitos adoptados no siempre coinciden con los considerados en los censos, sea que estos correspondan a la ciudad en sí misma o al área metropolitana que en cada caso definió la antigua Oficina Central de Estadística e Informática (OCEI).

La evolución histórica del sistema venezolano de ciudades⁶

La evolución del sistema venezolano de ciudades en términos demográficos está sintetizada en las Tablas 1 a 8 y en el Mapa 1. A primera vista, ellos tienden a confirmar la hipótesis tradicional de la macrocefalia

Mapa 1. 40 mayores aglomeraciones en el 2000



6 Un análisis similar ha sido realizado por Chen (1978), pero por razones obvias él no incluye los censos de 1981 y 1990 —que, como se verá más adelante, marcan una importante transición demográfica— ni las últimas proyecciones de la OCEI hasta el 2000. Además, para cada una de las aglomeraciones urbanas analizadas, él considera ámbitos territoriales inmodificados a lo largo de los 35 años (1936-1971) que cubre su estudio (véase Chen, 1978: Cuadro IV-8), lo que, como ya se subrayó, difiere del enfoque adoptado en este caso, más compatible con la dinámica real de las aglomeraciones urbanas.

o primacía urbana, expresada en una sostenida y prolongada tendencia a la afirmación del predominio de Caracas, cuya área metropolitana llegó a alojar el 20,4% de la población nacional en 1971; Sin embargo, a partir de este año registra una evidente flexión, de modo que para 1981 su población cae al 18,6% de la nacional y es superada por primera vez por las cuatro aglomeraciones siguientes, que, consideradas en su conjunto, suben al 20,9% (Tabla 2).

Aglomeración	Población	Rango	Aglomeración	Población	Rango
Caracas	258 513	1	Villa de Cura	7 536	22
Maracaibo	110 010	2	Maturín	7 498	23
Valencia	49 214	3	Lagunillas-Ciudad Ojeda	6 850	24
Barquisimeto	36 429	4	Carora	6 775	25
Maracay	29 759	5	Ocumare del Tuy	6 496	26
La Guaira-Maiquetía	22 933	6	Acarigua-Araue	6 375	27
San Cristóbal	21 874	7	Trujillo	6 357	28
Cumaná	21 623	8	Río Caribe	6 110	29
Ciudad Bolívar	20 780	9	Yaritagua	5 495	30
Puerto Cabello	20 622	10	El Tocuyo	5 365	31
Cabimas	18 575	11	Güiria	5 283	32
Carúpano	16 088	12	Cagua	5 029	33
Coro	15 612	13	Puerto Cumarebo	4 914	34
Mérida	12 006	14	Valle de la Pascua	4 870	35
Barcelona	9 864	15	Guacara	4 849	36
San Felipe	9 849	16	Calabozo	4 735	37
Valera	9 163	17	Machiques	4 734	38
Los Teques	9 028	18	La Asunción	4 655	39
Porlamar	8 325	19	San Juan de los Morros	4 560	40
La Victoria	7 987	20	Total	824 712	
San Fernando de Apure	7 972	21	Venezuela	3 364 347	

Fuente: Elaboración propia sobre censos nacionales.

Tabla 2. Población en la aglomeración de mayor tamaño y en las cuatro siguientes, y porcentajes respecto a la población nacional, 1936-2000

	Aglomeración de mayor tamaño		4 aglomeraciones siguientes		Población nacional	
	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%
1936	258 513	7,68		6,70	3 364 347	100
1941	354 138	9,20	263 565	6,84	3 850,771	100
1950	693 896	13,78	548 210	10,89	5 034 838	100
1961	1 336 464	17,76	1 071 096	14,24	7 523 999	100
1971	2 183 935	20,37	1 834 112	17,19	10 721 522	100
1981	2 879 468	18,60	3 234 177	20,89	15 484 656	100
1990	2 994 062	15,35	4 144 532	21,25	19 501 849	100
2000	3 354 197	13,88	5 554 667	22,98	24 169 744	100

Fuente: Tablas 1 a 8.

Si se consideran las 26 aglomeraciones urbanas que para 1981 contaban con más de cien mil habitantes, se encuentra que para ninguno de los períodos analizados, Caracas, la aglomeración principal, registra las tasas de crecimiento poblacional más altas (Tablas 3 y 4). Entre 1936 y 1941, es superada por tres aglomeraciones (Barquisimeto, San Cristóbal y Ciudad Ojeda); entre 1941 y 1950, solo 12 de esas aglomeraciones registran tasas más bajas, y se reducen a 11 entre 1950 y 1961, a nueve entre 1961 y 1971 y a apenas una entre 1971 y 1981; entre 1981 y 1990, con una tasa que no alcanza al 0,5%, es holgadamente la aglomeración de menor crecimiento del grupo. Si se analiza integralmente el período 1936-1990, se constata que 21 de las restantes 25 aglomeraciones del grupo registraron tasas de crecimiento más altas en ese largo medio siglo, mientras que, de acuerdo a las proyecciones oficiales, aquellas deberían elevarse a 23 para el período 1936-2000 (Tabla 5). Asimismo se observa asimismo que, a partir de 1971, la tasa de crecimiento de Caracas es consistentemente inferior a la nacional (Tabla 4).

Tabla 3. Venezuela y sus 26 mayores aglomeraciones en 1981. Incrementos demográficos relativos intercensales, 1936-2000

	1936-41	1941-50	1950-61	1961-71	1971-81	1981-90	90-00
Caracas	36,99	95,44	92,60	63,41	31,85	3,98	12,03
Maracaibo	10,54	93,87	94,17	49,97	59,85	14,49	32,40
Valencia	11,34	118,56	70,67	99,78	114,52	39,79	38,74
Maracay	10,86	108,16	170,72	95,60	85,01	27,37	24,45
Barquisimeto	48,72	119,76	87,32	63,58	61,19	37,19	39,58
Barcelona-Puerto La Cruz	25,41	341,92	136,08	61,84	65,20	33,10	24,96
Ciudad Guayana*	-	-	-	308,21	117,93	52,58	38,80
San Cristóbal	43,76	134,19	60,85	75,44	38,14	12,81	28,36
Litoral Vargas	13,43	134,62	69,14	92,82	36,76	9,80	1,77
Maturín	42,77	134,17	132,55	128,22	56,26	33,58	18,47
Ciudad Losada	-13,35	69,65	57,14	336,25	215,57	90,00	5,18
Ciudad Bolívar	-4,47	56,93	121,91	80,80	64,95	31,30	24,25
Cumaná	19,75	78,86	72,44	59,46	60,58	21,31	12,51
Mérida	21,14	72,33	84,89	75,78	148,97	26,10	25,07
Cabimas	-1,60	131,39	14348	35,51	39,76	14,41	14,48
Puerto Cabello	7,10	55,67	87,52	44,94	78,91	25,77	18,47
Acarigua-Araure	26,64	171,68	96,04	116,55	73,28	41,82	37,44
Guarenas-Guatire**	-	-	-	-	144,34	64,64	59,08
Valera	23,58	90,20	116,57	122,24	50,06	26,18	26,14
Punto Fijo***	-	-	326,98	55,44	37,05	24,39	24,05
La Victoria	7,10	40,33	85,71	107,80	196,71	51,76	42,85
Barinas***	-	-	198,18	139,60	108,39	45,12	39,34
Los Teques	22,96	50,62	115,75	99,03	77,25	38,92	31,32
Ciudad Ojeda	112,76	67,17	120,59	113,51	10,02	4,35	1,50
El Tigre****	-	134,30	128,42	12,97	54,76	25,70	22,03
Coro	21,46	54,74	55,09	53,04	71,14	30,87	30,75
Venezuela	14,46	30,75	49,44	42,50	44,43	25,94	23,94

* Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1961.

** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1971.

*** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1950.

**** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1941.

Fuente: Cálculos propios a partir de las Tablas 1 a 8.

Tabla 4. Venezuela y 26 mayores aglomeraciones en 1981. Tasas anuales promedio de crecimiento demográfico por periodos intercensales, 1936-2000

	1936-41	1941-50	1950-61	1961-71	1971-81	1981-90	1990-00
Caracas	6,50	7,76	6,14	5,03	2,80	0,43	1,14
Maracaibo	2,02	7,63	6,22	4,43	4,50	1,51	2,85
Valencia	2,17	9,08	4,98	7,17	7,93	3,19	3,33
Maracay	2,08	8,49	9,48	6,94	6,35	2,72	2,21
Barquisimeto	8,26	9,14	5,87	5,04	4,89	3,58	3,39
Barcelona-Puerto La Cruz	4,63	17,95	8,12	4,93	5,15	3,23	2,25
Ciudad Guayana*	-	-	-	15,10	8,10	4,81	3,33
San Cristóbal	7,53	9,92	4,42	5,78	3,28	1,35	2,53
Litoral Vargas	2,55	9,94	4,89	6,79	3,18	1,04	0,18
Maturín	7,38	9,92	7,97	8,60	4,56	3,27	1,71
Ciudad Losada	-2,82	6,05	4,19	15,87	12,18	7,39	0,51
Ciudad Bolívar	-0,97	5,13	7,52	6,10	5,13	3,07	2,20
Cumaná	3,67	6,67	5,08	4,78	4,85	2,17	1,19
Mérida	3,91	6,23	5,75	5,80	9,55	2,61	2,26
Cabimas	-0,32	9,77	8,43	3,09	3,40	1,81	2,32
Puerto Cabello	1,38	5,04	5,88	3,78	5,99	2,39	2,15
Acarigua-Araure	4,84	11,75	6,31	8,03	5,65	3,32	3,16
Guarenas-Guatire**	-	-	-	-	9,33	5,09	2,13
Valera	4,33	7,40	7,28	8,31	4,14	1,37	1,05
Punto Fijo***	-	-	14,11	4,51	3,20	3,07	1,47
La Victoria	1,38	3,84	5,79	7,59	11,49	2,20	1,84
Barinas***	-	-	10,44	9,13	7,62	3,44	2,75
Los Teques	4,22	4,66	7,24	7,13	5,89	2,97	1,60
Ciudad Ojeda	16,30	5,88	7,46	7,88	0,96	1,43	2,57
El Tigre****	-	9,92	7,80	1,23	4,46	2,34	1,70
Coro	3,96	4,97	4,07	4,35	5,52	2,94	1,73
Venezuela	2,74	3,02	3,72	3,61	3,74	2,60	2,17

* Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1961.

** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1971.

*** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1950.

**** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1941.

Fuente: Elaboración propia a partir de las Tablas 1 a 8.

Tabla 5. Venezuela y 26 mayores aglomeraciones en 1981.
Tasas anuales promedio de crecimiento demográfico respecto a 1936[†]

	1936-41	-1950	-1961	-1971	-1981	-1990	-2000
Caracas	6,50	7,31	6,79	6,29	5,50	4,68	4,09
Maracaibo	2,02	5,60	5,87	5,46	5,24	4,66	4,37
Valencia	2,17	6,56	5,86	6,23	6,61	6,19	5,73
Maracay	2,08	6,16	7,60	7,41	7,18	6,48	5,80
Barquisimeto	8,26	8,83	7,52	6,80	6,38	5,96	5,55
Barcelona-Puerto La Cruz	4,63	13,01	10,83	9,11	8,22	7,44	7,89
Ciudad Guayana*	-	-	-	15,10	11,55	10,27	7,92
San Cristóbal	7,53	9,06	6,99	6,64	5,89	5,17	4,75
Litoral Vargas	2,55	7,24	6,20	6,37	5,65	4,92	4,15
Maturín	7,38	9,00	8,55	8,56	7,66	6,98	6,14
Ciudad Losada	-2,82	2,79	3,41	6,82	7,99	7,97	8,07
Ciudad Bolívar	-0,97	2,91	4,91	5,25	5,22	4,91	4,48
Cumaná	3,67	5,59	5,37	5,20	5,12	4,67	4,90
Mérida	3,91	5,40	5,55	5,62	6,48	5,88	6,33
Cabimas	-0,32	6,05	7,09	5,93	5,36	4,81	4,41
Puerto Cabello	1,38	3,72	4,67	4,41	4,76	4,40	4,04
Acarigua-Araure	4,84	9,23	7,93	7,96	7,44	6,81	6,23
Guarenas-Guatire**	-	-	-	-	9,35	7,51	5,59
Valera	4,33	6,29	6,73	7,18	6,50	5,68	4,94
Punto Fijo***	-	-	14,11	9,43	7,38	6,48	5,45
La Victoria	1,38	2,95	4,19	5,15	6,53	5,85	5,21
Barinas***	-	-	10,44	9,82	9,10	7,90	6,84
Los Teques	4,22	4,50	5,70	6,10	6,06	5,59	4,95
Ciudad Ojeda	16,30	9,49	8,59	8,39	6,69	5,85	5,33
El Tigre****	-	9,92	8,75	6,18	5,75	5,17	4,57
Coro	3,96	4,61	4,37	4,36	4,62	4,38	3,96
Venezuela	2,74	2,92	3,27	3,37	3,45	3,31	3,13

[†] Para Ciudad Guayana, Guarenas-Guatire, Punto Fijo, Barinas y El Tigre, se adopta como base el año en que aparecen por primera vez entre las 40 mayores aglomeraciones. Desde 1936 hasta 1981, los cálculos se basan en los resultados de los respectivos censos nacionales, y entre 1990 y el 2000, en las estimaciones oficiales.

* Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1961.

** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1971.

*** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1950.

**** Aparece por primera vez entre las 40 aglomeraciones mayores en 1941.

Fuente: Cálculos propios a partir de las Tablas 1 a 8.

Si el análisis se concentra en las diez aglomeraciones que en cada período registran los crecimientos demográficos absolutos más altos (Tabla 6), se observa que, si entre 1936 y 1941 Caracas captó un porcentaje mayor del incremento demográfico nacional que las otras nueve consideradas en su conjunto (19,7% contra 15,1%), entre 1941 y 1950, al igual que entre 1950 y 1961, es superada por el conjunto de las seis siguientes. Y si entre 1971 y 1981, con un diferencial de casi el 3,5%, la suma de las dos siguientes la supera ampliamente, el cambio más dramático se registra entre 1981 y 1990: por primera vez, Caracas es desplazada del primer lugar, que pasa a ser ocupado por Valencia, y queda relegada al séptimo. Sin embargo, debe notarse que en esos dos últimos períodos, en el grupo de esas diez aglomeraciones entran Ciudad Losada y Guarenas-Guatire, dos de las “ciudades-dormitorio” de Caracas; entre 1981 y 1990 captan entre ambas el 6,8% del crecimiento demográfico nacional, superando a Caracas en un 4%. Las proyecciones para el período 1990-2000 estiman una recuperación en el caso de Caracas —que, al captar el 7,7% del crecimiento demográfico nacional, escalaría al tercer lugar—, pero excluyen del grupo a las mencionadas “ciudades-dormitorio”.

La Tabla 7, en la que se presenta la evolución del índice de primacía para las cuarenta mayores aglomeraciones en cada fecha censal, sintetiza adecuadamente algunos de los aspectos comentados, especialmente si se lo lee simultáneamente con las Tablas 8 y 9, elaboradas a partir de él⁷.

7 El índice de primacía de una población de rango n se determina con la siguiente fórmula: $IP_n = PA_n / PA_1$, donde, para cada año, IP_n es el índice de primacía de la aglomeración de rango n ; PA_n , la población de la aglomeración de rango 1 para la fecha considerada; y PA_n , la población de la aglomeración de rango n para la misma fecha. Este índice permite el análisis simultáneo de la evolución demográfica de cada aglomeración en sí misma y de ella respecto a la aglomeración de rango 1, cuyo IP será siempre, por definición, igual a 1,0000. En general, el análisis realizado se refiere a las aglomeraciones según su rango para cada año, sin especificar la aglomeración concreta —que puede y de hecho suele variar— a la que corresponde ese rango en cada fecha (por ejemplo, como puede verse en la Tabla 10, la aglomeración de rango 3 es Valencia para todos los años excepto para 1961, cuando Barquisimeto la desplaza de esa posición, y para el 2000, cuando las estimaciones indican que desplazaría a Maracaibo del rango 2). Sin embargo, en algunos casos —véanse, por ejemplo, los cuadros de la serie 5— el análisis se realiza para grupos de aglomeraciones urbanas concretas seleccionadas.

Tabla 6. Algunas características demográficas de las aglomeraciones urbanas de mayor crecimiento absoluto en cada período

1936-1941		(I)	(II)	(III)
	Caracas	7,68	19,74	
	Maracay	0,88	3,65	3,65
	Maracaibo	3,27	2,38	6,03
	San Cristóbal	0,65	1,97	8,00
	Ciudad Ojeda	0,20	1,59	9,59
	Caripito*	0,12	1,57	11,16
	Carúpano**	0,48	1,18	12,34
	Valencia	1,46	1,15	13,49
	Cumaná	0,64	0,88	14,37
	Coro	0,46	0,69	15,06
1941-1950				
	Caracas	9,20	28,69	
	Maracaibo	3,16	9,64	9,64
	Valencia	1,42	5,49	15,13
	Barquisimeto	1,41	5,48	20,61
	Barcelona	0,32	3,57	24,18
	San Cristóbal	0,82	3,56	27,74
	Maracay	0,86	3,01	30,75
	La Guaira-Maiquetía	0,68	2,96	33,71
	Cabimas	0,47	2,03	35,74
	Cumaná	0,67	1,72	37,46
1950-1961				
	A. M. de Caracas	13,78	25,81	
	Maracaibo	4,68	8,92	8,92
	A. M. de Maracay	1,36	4,71	13,63
	A. M. de Barquisimeto	2,36	4,18	17,81
	A. M. de Valencia	2,38	3,40	21,21
	Barcelona-Puerto la Cruz	1,09	2,99	24,20
	Cabimas	0,84	2,44	26,64
	Punto Fijo	0,31	2,03	28,67
	A. M. de San Cristóbal	1,46	1,80	30,47
	La Guaira-Maiquetía-Macuto	1,21	1,70	32,17
	Maturín-La Toscana	0,77	2,34	38,37

1961-1971		(I)	(II)	(III)
	A. M. de Caracas	17,76	26,51	
	A. M. de Maracaibo	6,08	7,77	7,77
	A. M. de Valencia	2,72	6,38	14,15
	A. M. de Maracay	2,47	5,56	19,71
	A. M. de Barquisimeto	2,96	4,43	24,14
	San Félix-Puerto Ordaz	0,50	3,60	27,74
	La Guaira-Maiquetía-Macuto	1,37	3,00	30,74
	A. M. de San Cristóbal	1,57	2,79	33,53
	A. M. Barcelona-Puerto la Cruz	1,72	2,50	36,03
	Maturín-La Toscana	0,77	2,34	38,37
1971-1981				
	A. M. de Caracas	20,37	14,60	
	A. M. de Valencia	3,81	9,82	9,82
	A. M. de Maracaibo	6,59	8,21	18,03
	A. M. de Maracay	3,39	6,49	24,52
	A. M. de Barquisimeto	3,40	4,69	29,21
	A. M. de Ciudad Guayana	1,42	3,78	32,99
	A. M. de Ciudad Losada	0,61	2,96	35,95
	A. M. Barcelona-Puerto la Cruz	1,95	2,86	38,81
	A. M. de Mérida	0,76	2,55	41,36
	A. M. Guarenas-Guatire	0,60	1,94	43,30
1981-1990				
	A. M. de Valencia	5,66	8,68	
	A. M. de Barquisimeto	3,80	5,44	5,44

1981-1990		(I)	(II)	(III)
	A. M. de Ciudad Losada	1,33	4,63	10,07
	A. M. de Maracay	4,34	4,58	14,65
	A. M. de Ciudad Guayana	2,15	4,35	19,00
	A. M. de Maracaibo	7,09	3,96	22,96
	A. M. de Caracas	18,60	2,85	25,81
	A. M. Barcelona-Puerto la Cruz	2,23	2,84	28,65
	A. M. Guarenas-Guatire	1,01	2,19	30,84
	A. M. de Maturín	1,34	1,74	35,28
1991-2000				
	A. M. de Valencia	6,28	10,16	
	A. M. de Maracaibo	6,44	8,72	8,72
	A. M. de Caracas	15,35	7,72	16,44
	A. M. de Barquisimeto	4,14	6,84	23,28
	A. M. de Maracay	4,39	4,49	27,77
	A. M. de Ciudad Guayana	2,60	4,22	31,99
	A. M. Barcelona-Puerto la Cruz	2,35	2,46	24,45
	A. M. de San Cristóbal	1,66	1,97	36,42
	A. M. Acarigua-Araure	1,11	1,96	36,11
	A. M. de Ciudad Bolívar	1,38	1,41	35,92
<p>* Incremento absoluto: 7 649 hab. * Incremento absoluto: 5 738 hab. (I) Porcentaje de la población nacional en cada aglomeración al inicio del período. (II) Porcentaje del incremento demográfico nacional captado por cada aglomeración durante el período. (III) Porcentaje acumulado del incremento demográfico nacional captado por las distintas aglomeraciones en cada período, exceptuada la de mayor crecimiento. Fuente: Cálculos a partir de las Tablas 1 a 8.</p>				

La Tabla 7, en la que se presenta la evolución del índice de primacía para las 40 mayores aglomeraciones en cada fecha censal, sintetiza adecuadamente algunos de los aspectos comentados, especialmente si se lo lee simultáneamente con las Tablas 8 y 9, elaboradas a partir de él⁸. Como resulta de la última tabla mencionada, que analiza la variación acumulada de los índices de primacía, hasta 1971 la mayoría de esas aglomeraciones tiende a perder posiciones en términos absolutos respecto a la que era su relación en 1936 con la de rango 1. Para 1941, 33 de ellas registran una variación negativa (esto es, solo seis habrían mejorado su posición –en la mayoría de los casos moderadamente– respecto a la de rango 1 en 1936), y se reducen a 32 en 1950, a 30 en 1961 y a 20 en 1971. No obstante, para 1981 solamente ocho aglomeraciones mantenían un comportamiento negativo: las de rango 2, 10 y 11 y las cinco comprendidas entre los rangos 36 y 40. En 1990, únicamente la aglomeración de rango 2 mantenía aún un comportamiento negativo, mientras que las estimaciones para el año 2000 prevén para todas ellas una variación acumulada positiva respecto a la que era la situación en 1936⁹. Es más, en concordancia con lo ocurrido para 1990, las comprendidas entre los rangos 3 y 6 registrarían una variación acumulada positiva superior a 0,1000, que es muy significativa.

- 8 El índice de primacía de una población de rango n se determina con la siguiente fórmula: $IP_n = PA_n / PA_1$, donde, para cada año, IP_n es el índice de primacía de la aglomeración de rango n ; PA_1 , la población de la aglomeración de rango 1 para la fecha considerada; y PA_n , la población de la aglomeración de rango n para la misma fecha. Este índice permite el análisis simultáneo de la evolución demográfica de cada aglomeración en sí misma y de ella respecto a la aglomeración de rango 1, cuyo IP será siempre, por definición, igual a 1,0000. En general, el análisis realizado se refiere a las aglomeraciones según su rango para cada año, sin especificar la aglomeración concreta –que puede y de hecho suele variar– a la que corresponde ese rango en cada fecha (por ejemplo, como puede verse en la Tabla 10, la aglomeración de rango 3 es Valencia para todos los años excepto para 1961, cuando Barquisimeto la desplaza de esa posición, y para el 2000, cuando las estimaciones indican que desplazaría a Maracaibo del rango 2). Sin embargo, en algunos casos –véanse, por ejemplo, los cuadros de la serie 5– el análisis se realiza para grupos de aglomeraciones urbanas concretas seleccionadas.
- 9 Durante todo el período estudiado, el rango 1 es ocupado sistemáticamente por Caracas; igual ocurre con el rango 2 hasta 1990, ocupado por Maracaibo, que, sin embargo, de acuerdo a las proyecciones oficiales, para el 2000 debería descender al rango 3, desplazada por Valencia.

Tabla 7. Índice de primacía* de las 40 mayores aglomeraciones, 1936-2000

Rango	2000	1990	1981	1971	1961	1950	1941	1936
1	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2	0,5065	0,4196	0,3811	0,3234	0,3425	0,3397	0,3434	0,4255
3	0,4959	0,4090	0,3042	0,1870	0,1669	0,1726	0,1547	0,1904
4	0,3351	0,2862	0,2336	0,1670	0,1529	0,1716	0,1530	0,1409
5	0,3180	0,2695	0,2042	0,1665	0,1391	0,1061	0,0932	0,1151
6	0,2099	0,1694	0,1198	0,0956	0,0966	0,0990	0,0888	0,0887
7	0,1711	0,1534	0,1155	0,0952	0,0886	0,0880	0,0735	0,0846
8	0,1239	0,1311	0,0997	0,0911	0,0772	0,0788	0,0731	0,0836
9	0,1231	0,1082	0,0945	0,0699	0,0771	0,0667	0,0624	0,0804
10	0,1000	0,0998	0,0722	0,0639	0,0598	0,0610	0,0616	0,0798
11	0,0981	0,0927	0,0717	0,0609	0,0516	0,0495	0,0559	0,0719
12	0,0954	0,0901	0,0714	0,0583	0,0511	0,0448	0,0535	0,0622
13	0,0907	0,0854	0,0710	0,0570	0,0493	0,0438	0,0516	0,0604
14	0,0898	0,0829	0,0704	0,0525	0,0482	0,0431	0,0412	0,0464
15	0,0881	0,0814	0,0677	0,0475	0,0436	0,0423	0,0411	0,0382
16	0,0860	0,0765	0,0581	0,0469	0,0402	0,0361	0,0361	0,0381
17	0,0832	0,0723	0,0560	0,0428	0,0349	0,0361	0,0349	0,0354
18	0,0762	0,0691	0,0542	0,0426	0,0347	0,0351	0,0335	0,0349
19	0,0682	0,0616	0,0540	0,0373	0,0340	0,0316	0,0320	0,0322
20	0,0636	0,0587	0,0488	0,0353	0,0322	0,0310	0,0313	0,0309
21	0,0598	0,0582	0,0477	0,0329	0,0287	0,0258	0,0313	0,0308
22	0,0582	0,0558	0,0446	0,0319	0,0280	0,0241	0,0302	0,0292
23	0,0579	0,0553	0,0442	0,0300	0,0270	0,0227	0,0272	0,0290
24	0,0551	0,0517	0,0438	0,0297	0,0250	0,0223	0,0247	0,0265
25	0,0547	0,0491	0,0415	0,0292	0,0214	0,0213	0,0242	0,0262
26	0,0533	0,0479	0,0414	0,0282	0,0193	0,0198	0,0234	0,0251
27	0,0519	0,0449	0,0320	0,0258	0,0183	0,0192	0,0228	0,0247
28	0,0513	0,0442	0,0312	0,0212	0,0182	0,0183	0,0196	0,0246
29	0,0501	0,0428	0,0303	0,0178	0,0174	0,0179	0,0189	0,0236
30	0,0489	0,0407	0,0300	0,0178	0,0173	0,0175	0,0185	0,0213
31	0,0363	0,0363	0,0275	0,0176	0,0167	0,0173	0,0179	0,0208
32	0,0335	0,0314	0,0242	0,0175	0,0163	0,0149	0,0173	0,0204
33	0,0306	0,0281	0,0237	0,0169	0,0162	0,0138	0,0166	0,0195
34	0,0295	0,0274	0,0223	0,0165	0,0149	0,0137	0,0163	0,0190
35	0,0288	0,0272	0,0216	0,0156	0,0142	0,0131	0,0159	0,0188
36	0,0269	0,0256	0,0157	0,0146	0,0138	0,0126	0,0155	0,0188
37	0,0258	0,0221	0,0152	0,0133	0,0135	0,0124	0,0153	0,0183
38	0,0247	0,0212	0,0144	0,0127	0,0121	0,0118	0,0152	0,0183
39	0,0233	0,0205	0,0140	0,0123	0,0115	0,0117	0,0145	0,0180
40	0,0205	0,0183	0,0127	0,0119	0,0112	0,0113	0,0140	0,0176

* $IP_n = PA_n / PA_1$, donde, para cada año, IP_n es el índice de primacía de la aglomeración de rango n ; PA_n , la población de la aglomeración de rango n para la fecha considerada; y PA_1 , la aglomeración de rango 1 para la misma fecha.

Fuente: Tablas 1 a 8.

Los datos comentados posibilitan ya el planteamiento de algunas hipótesis que por lo menos ponen en discusión unas cuantas de las ideas tradicionalmente dominantes en la materia. La primera que, aunque parece evidente, ha tendido a ser ignorada con demasiada frecuencia, es que el comportamiento del sistema en términos demográficos traduce el proceso de su adaptación a los profundos cambios a que durante los últimos sesenta años ha estado sometida la sociedad venezolana.

Como es bien conocido, antes de 1936 –pero con más claridad antes de 1920–, la integración del territorio nacional en términos políticos, comunicacionales y económicos era, para decir lo menos, muy precaria. Esta es la explicación fundamental tanto del débil predominio durante esa etapa de la sede de los poderes nacionales, Caracas, expresado en su escaso peso poblacional¹⁰, como de la importancia asumida por Maracaibo, especialmente durante el primer tercio del siglo XX. En la Venezuela de entonces, esta última ciudad cumplía el rol de nexo con los mercados externos y el de más importante polo urbano de la región de los Andes, que no solo se había transformado en la principal región económica del país en virtud de la importancia de su producción cafetalera, sino que, además, como consecuencia de la distancia y de las malas comunicaciones, escapaba en gran medida a la influencia directa de Caracas (Negrón, 1983: especialmente cuadro 3). De hecho, el índice de primacía de Maracaibo en 1891, cuando la región de los Andes no había alcanzado todavía la importancia económica que conocería durante el primer tercio del siglo XX, era de 0,3274 (Chen, 1978: Cuadro IV-2), es decir, inferior a los que registraría a partir de 1936 –con excepción de 1971, cuando llegó a 0,3234–. En cambio, en 1920, durante el período en el cual la economía cafetalera andina conoció su mayor florecimiento, ese índice se elevó a 0,5065 (Negrón, 1983: Cuadro 9)¹¹.

10 En 1920, su población representaba apenas el 3,72% de la nacional (Negrón, 1991: Anexo 1).

11 Este logro, ciertamente, es facilitado por la excepcionalmente baja dinámica demográfica de la Caracas de esos años; sin embargo, debe considerarse un factor concurrente y no sustitutivo de la dinámica del Maracaibo de entonces.

Tabla 8. Variación del índice de primacía* de las 40 mayores aglomeraciones, 1936-2000**

Rango	1936-41	1941-50	1950-61	1961-71	1971-81	1981-90	1990-00
1	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
2	(0,0821)	(0,0037)	0,0028	(0,0191)	0,0577	0,0385	0,0869
3	(0,0357)	0,0179	(0,0057)	0,0201	0,1172	0,1048	0,0869
4	0,0121	0,0186	(0,0187)	0,0141	0,0666	0,0526	0,0489
5	(0,0219)	0,0129	0,0330	0,0274	0,0377	0,0653	0,0485
6	0,0001	0,0102	(0,0024)	(0,0010)	0,0242	0,0496	0,0405
7	(0,0111)	0,0145	0,0006	0,0066	0,0203	0,0379	0,0177
8	(0,0105)	0,0057	(0,0016)	0,0139	0,0086	0,0314	(0,0072)
9	(0,0180)	0,0043	0,0104	(0,0072)	0,0246	0,0137	0,0149
10	(0,0182)	0,0006	(0,0012)	0,0041	0,0083	0,0276	0,0002
11	(0,0160)	(0,0064)	0,0021	0,0093	0,0108	0,0210	0,0054
12	(0,0087)	(0,0087)	0,0063	0,0072	0,0131	0,0187	0,0053
13	(0,0088)	(0,0078)	0,0055	0,0077	0,0140	0,0710	0,0053
14	(0,0052)	0,0019	0,0051	0,0043	0,0179	0,0125	0,0069
15	0,0029	0,0012	0,0013	0,0039	0,0202	0,0137	0,0067
16	(0,0020)	0,0000	0,0041	0,0067	0,0112	0,0184	0,0095
17	(0,0005)	0,0012	(0,0012)	0,0079	0,0132	0,0163	0,0109
18	(0,0014)	0,0016	(0,0004)	0,0079	0,0016	0,0149	0,0071
19	(0,0002)	(0,0004)	0,0024	0,0033	0,0540	0,0076	0,0066
20	0,0004	(0,0003)	0,0012	0,0031	0,0135	0,0099	0,0049
21	0,0005	(0,0055)	0,0029	0,0042	0,0148	0,0105	0,0016
22	0,0010	(0,0061)	0,0039	0,0039	0,0127	0,0112	0,0024
23	(0,0018)	(0,0045)	0,0043	0,0030	0,0142	0,0111	0,0026
24	(0,0018)	(0,0024)	0,0027	0,0047	0,0141	0,0079	0,0034
25	(0,0020)	(0,0029)	0,0001	0,0078	0,0123	0,0076	0,0056
26	(0,0017)	(0,0036)	(0,0005)	0,0089	0,0132	0,0065	0,0054
27	(0,0019)	(0,0036)	(0,0009)	0,0075	0,0062	0,0129	0,0070
28	(0,0050)	(0,0013)	(0,0001)	0,0030	0,0100	0,0130	0,0071
29	(0,0047)	(0,0010)	(0,0005)	0,0004	0,0125	0,0125	0,0073
30	(0,0028)	(0,0010)	(0,0002)	0,0005	0,0122	0,0107	0,0082
31	(0,0029)	(0,0006)	(0,0006)	0,0009	0,0099	0,0088	0,0000
32	(0,0031)	(0,0024)	0,0014	0,0012	0,0067	0,0072	0,0021
33	(0,0029)	(0,0028)	0,0024	0,0007	0,0068	0,0044	0,0025
34	(0,0027)	(0,0026)	0,0012	0,0016	0,0058	0,0051	0,0021
35	(0,0029)	(0,0028)	0,0011	0,0014	0,0060	0,0056	0,0016
36	(0,0033)	(0,0029)	0,0012	0,0008	0,0011	0,0099	0,0013
37	(0,0030)	(0,0029)	0,0011	(0,0002)	0,0019	0,0069	0,0037
38	(0,0031)	(0,0034)	0,0003	0,0006	0,0017	0,0068	0,0035
39	(0,0035)	(0,0028)	(0,0002)	0,0008	0,0017	0,0065	0,0028
40	(0,0036)	(0,0027)	(0,0001)	0,0007	0,0008	0,0056	0,0022

* $VIP_{n(t,t+1)} = IP_{n(t+1)} - IP_{n(t)}$, donde $IP_{n(t)}$ es el índice de primacía de la aglomeración de rango n en el año t e $IP_{n(t+1)}$ es el índice de primacía de la aglomeración de ese mismo rango en el año sucesivo.

** Las cifras entre paréntesis indican valores negativos.

Fuente: Tabla 7.

Tabla 9. Variación acumulada del índice de primacia* de las 40 mayores aglomeraciones, 1936-2000**

Rango	1936-41	1936-50	1936-61	1936-71	1936-81	1936-90	1936-00
1	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
2	(0,0821)	(0,0858)	(0,0830)	(0,1021)	(0,0444)	(0,0059)	0,0810
3	(0,0357)	(0,0178)	(0,0235)	(0,0034)	0,01138	0,2186	0,3055
4	0,0121	0,0307	0,0120	0,0261	0,0927	0,1453	0,1942
5	(0,0219)	(0,0090)	0,0240	0,0514	0,0891	0,1544	0,2029
6	0,0001	0,0103	0,0079	0,0069	0,0311	0,0807	0,1212
7	(0,0111)	0,0034	0,0040	0,0106	0,0309	0,0688	0,0865
8	(0,0105)	(0,0048)	(0,0064)	0,0075	0,0161	0,0475	0,0403
9	(0,0180)	(0,0137)	(0,0033)	(0,0105)	0,0141	0,0278	0,0427
10	(0,0182)	(0,0176)	(0,0188)	(0,0147)	(0,0064)	0,0200	0,0202
11	(0,0160)	(0,0224)	(0,0203)	(0,0110)	(0,0002)	0,0208	0,0262
12	(0,0087)	(0,0174)	(0,0111)	(0,0039)	0,0092	0,0279	0,0332
13	(0,0088)	(0,0166)	(0,0111)	(0,0034)	0,0106	0,0250	0,0303
14	(0,0052)	(0,0033)	0,0018	0,0061	0,0240	0,0365	0,0434
15	0,0029	0,0041	0,0054	0,0093	0,0295	0,0432	0,0499
16	(0,0020)	(0,0020)	0,0021	0,0088	0,0200	0,0384	0,0479
17	(0,0005)	0,0007	(0,0005)	0,0074	0,0206	0,0369	0,0478
18	(0,0014)	0,0002	(0,0002)	0,0077	0,0093	0,0342	0,0413
19	(0,0002)	(0,0006)	0,0018	0,0051	0,0591	0,0294	0,0360
20	0,0004	0,0001	0,0013	0,0044	0,0179	0,0278	0,0327
21	0,0005	(0,0050)	(0,0021)	0,0021	0,0169	0,0274	0,0290
22	0,0010	(0,0051)	(0,0012)	0,0027	0,0154	0,0266	0,0290
23	(0,0018)	(0,0063)	(0,0020)	0,0010	0,0152	0,0263	0,0289
24	(0,0018)	(0,0042)	(0,0015)	0,0032	0,0173	0,0252	0,0286
25	(0,0020)	(0,0049)	(0,0048)	0,0030	0,0153	0,0229	0,0285
26	(0,0017)	(0,0053)	(0,0058)	0,0031	0,0163	0,0228	0,0282
27	(0,0019)	(0,0055)	(0,0064)	0,0011	0,0073	0,0202	0,0272
28	(0,0050)	(0,0063)	(0,0064)	(0,0034)	0,0066	0,0196	0,0267
29	(0,0047)	(0,0057)	(0,0062)	(0,0058)	0,0067	0,0192	0,0265
30	(0,0028)	(0,0038)	(0,0040)	(0,0035)	0,0087	0,0194	0,0276
31	(0,0029)	(0,0035)	(0,0041)	(0,0032)	0,0067	0,0155	0,0155
32	(0,0031)	(0,0055)	(0,0041)	(0,0029)	0,0038	0,0110	0,0131
33	(0,0029)	(0,0057)	(0,0033)	(0,0026)	0,0042	0,0086	0,0111
34	(0,0027)	(0,0053)	(0,0041)	(0,0025)	0,0033	0,0084	0,0105
35	(0,0029)	(0,0057)	(0,0046)	(0,0032)	0,0028	0,0084	0,0100
36	(0,0033)	(0,0062)	(0,0050)	(0,0042)	(0,0031)	0,0068	0,0081
37	(0,0030)	(0,0059)	(0,0048)	(0,0050)	(0,0031)	0,0038	0,0075
38	(0,0031)	(0,0065)	(0,0062)	(0,0056)	(0,0039)	0,0029	0,0064
39	(0,0035)	(0,0063)	(0,0065)	(0,0057)	(0,0040)	0,0025	0,0053
40	(0,0036)	(0,0063)	(0,0064)	(0,0057)	(0,0049)	0,0007	0,0029

*VAIP_{n(0,m)} = IP_{n(m)} - IP_{n(0)}, donde IP_{n(m)} es el índice de primacia de la aglomeración de rango *n* en el año *m* e IP_{n(0)} es el índice de primacia de la aglomeración de ese mismo rango en el año 0 (en este caso, 1936).

** Las cifras entre paréntesis indican valores negativos.

Fuente: Tabla 7.

Tabla 10. Variación en las posiciones de la escala rango-tamaño (1936-2000) de las 40 mayores aglomeraciones urbanas en 1981*

	1936	1941	1950	1961	1971	1981	1990	2000
Caracas	1	1	1	1	1	1	1	1
Maracaibo	2	2	2	2	2	2	2	3
Valencia	3	3	3	4	3	3	3	2
Maracay	5	5	6	5	5	4	4	5
Barquisimeto	4	4	4	3	4	5	5	4
Barcelona-Puerto La Cruz	15	17	8	6	6	6	7	7
Ciudad Guayana	-	-	-	22	9	7	6	6
San Cristóbal	7	6	5	7	7	8	9	8
Litoral Vargas	6	7	7	8	8	9	10	13
Maturín	23	22	16	15	11	10	11	11
Ciudad Losada	26	35	33	40	23	11	8	9
Ciudad Bolívar	9	11	12	11	13	12	12	10
Cumaná	8	8	9	10	12	13	14	17
Mérida	14	15	17	18	19	14	13	12
Cabimas	11	13	10	9	10	15	16	16
Puerto Cabello	10	9	11	14	17	16	18	18
Acarigua-Araure	27	27	19	20	18	17	17	15
Guarenas-Guatire	-	-	-	-	25	18	15	14
Valera	17	19	20	17	15	19	20	22
Punto Fijo	-	-	24	13	16	20	19	20
La Victoria	20	25	31	31	28	21	22	21
Barinas	-	-	37	26	26	22	21	19
Los Teques	18	20	22	23	21	23	23	23
Ciudad Ojeda	24	14	18	16	14	24	26	24
El Tigre	-	16	14	12	20	25	25	27
Coro	13	12	15	19	22	26	24	25
Carúpan	12	10	13	21	24	27	31	31
Porlamar-Pampatar	19	23	25	32	36	28	29	29
San Fernando de Apure	21	24	27	27	29	29	30	26
Guanare	-	-	39	36	35	30	28	28
San Felipe	16	21	21	24	27	31	27	30
Calabozo	37	-	-	39	31	32	32	32
Carora	25	30	29	29	34	33	33	33
Valle de la Pascua	35	29	28	28	33	34	34	34
San Juan de los Morros	40	32	26	25	32	35	36	36
Anaco	-	-	-	30	37	36	37	37
El Vigía	-	-	-	-	-	37	35	35
Villa de Cura	22	26	32	34	38	38	-	-
San Carlos de Cojedes	-	-	-	-	-	39	38	39
Puerto Ayacucho	-	-	-	-	-	40	-	-

* Los espacios en blanco corresponden a años para los cuales la aglomeración correspondiente no aparece registrada o no clasifica entre las 40 mayores.

Fuente: Tablas 1 a 8.

Es evidente que, a partir de entonces, la afirmación esencialmente exitosa de lo que podríamos definir como un “proyecto nacional”¹², centrado en el aprovechamiento del potencial derivado de las exportaciones petroleras, no podía menos que desembocar, en términos territoriales, en la consolidación del polo nacional y en el debilitamiento relativo de los regionales, muy particularmente de aquellos que, como Maracaibo, cumplían a escala regional algunas funciones que podrían definirse como nacionales y, por ende, correspondientes en rigor al primero. En efecto, el desarrollo de ese proyecto implicó no solo la afirmación de la unidad política adelantada bajo la dictadura de Juan Vicente Gómez, sino también la progresiva integración de la economía y el mercado interno, así como, concomitantemente, el desarrollo de sistemas de comunicación y transporte cada vez más modernos y eficientes.

Un buen indicador de estos cambios puede verse en la columna II de la ya comentada Tabla 6, en la que se analizan las diez aglomeraciones que para cada uno de los períodos captaron los porcentajes más altos del incremento demográfico nacional. Entre 1936 y 1941 clasifican en ese grupo cinco aglomeraciones cuya importancia ha tendido a disminuir considerablemente en los años sucesivos: un centro petrolero, Ciudad Ojeda; dos centros regionales, Cumaná y Coro, cuya importancia tal vez no se ha reducido aún más gracias al hecho de ser capitales de estado; y otros dos centros regionales, Caripito y Carúpano, el primero de los cuales ha perdido tanta significación como para que en 1981 no figurara ni siquiera entre las sesenta mayores aglomeraciones —pues conservaba una población apenas ligeramente superior a la que tenía en 1950—. En los años sucesivos, esas aglomeraciones han sido sustituidas por Ciudad Guayana, Ciudad Losada, Barcelona-Puerto La Cruz, Guarenas-Guatire y Maturín, cuya compatibilidad con la estructura y dinámica socioeconómicas contemporáneas no requiere demostración.

12 Véase Carrera Damas (1991: 121 y ss.); también Rodríguez Gallad (1988: 73) y Caballero (1993).

Tabla 11. Variación acumulada en el índice de primacía* de nueve aglomeraciones seleccionadas, 1936-2000

	1936-41	1936-50	1936-61	1936-71	1936-81	1936-90	1936-00
Caracas	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Maracaibo	(0,0821)	(0,0858)	(0,0830)	(0,1021)	(0,0444)	(0,0059)	0,0704
Valencia	(0,0357)	(0,0178)	(0,0375)	(0,0034)	0,1138	0,2186	0,3161
Maracay	(0,0219)	(0,0161)	0,0240	0,0514	0,1185	0,1711	0,2029
Barquisimeto	0,0121	0,0307	0,0260	0,0261	0,0633	0,1286	0,1942
Barcelona-Puerto La Cruz	(0,0033)	0,0406	0,0584	0,0574	0,0816	0,1152	0,1329
Ciudad Guayana**	-	-	-	0,0419	0,0875	0,1414	0,1819
San Cristóbal	0,0042	0,0679	0,0504	0,0570	0,0615	0,0236	0,0393
Ciudad Bolívar	(0,0245)	(0,0356)	(0,0288)	(0,0234)	(0,0090)	0,0097	0,0196

* Con base en 1936.

** En el caso de Ciudad Guayana, la variación en el índice de primacía se calculó a partir de 1961, que es el primer año en que, ocupando el lugar 22, esa aglomeración aparece entre las 40 mayores.

Fuente: Tabla 7.

Por razones que han sido ampliamente analizadas (Cendes, 1971; Negrón, 1983; entre otros), el modelo de desarrollo que se fue consolidando en esos años tendió a favorecer la concentración de actividades y población en Caracas y, especialmente a partir de los años sesenta —con las propuestas de la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU, González Téllez, 1998: 83-90) y el relanzamiento del proceso de industrialización por sustitución de importaciones—, en el eje Caracas-Valencia. Más allá de la tendencia general de la población urbana a reducir sus tasas de natalidad, la pérdida de dinamismo demográfico del Área Metropolitana de Caracas, especialmente aguda a partir de 1981 (véase la Tabla 4), parece parcialmente atribuible a la saturación relativa del valle en el que se asienta y al efecto consiguiente de ciertas deseconomías de aglomeración asociadas a esa situación¹³. Sin embargo, como quiera que no por

13 Luis Carlos Palacios (1987) ha ensayado un análisis teórico del papel que en América Latina parecería haber cumplido la “urbanización marginal” en la atenuación de las deseconomías de aglomeración y, consecuentemente, de las tendencias desconcentradoras; muchos autores han señalado también el papel jugado por el sector público, que subsidió de distintas maneras esas mismas deseconomías. No obstante, lo que esas observaciones sugieren es que, en tales condiciones, dichas deseconomías se ven atenuadas pero no anuladas (por ejemplo, en el sentido de que sus efectos se hagan presentes más tardíamente de lo que ocurriría en un contexto en el que no operaran los factores mencionados).

esto se haya modificado la lógica general de localización inherente al modelo de crecimiento de la economía, lo que en propiedad se ha producido es un proceso de “derrame” hacia las regiones y aglomeraciones urbanas más cercanas y mejor comunicadas. Esto puede apreciarse bien en las Tablas 11 y 12.

	Rango		Índice de primacía		
	1971	1990	1971	1990	Variación (%) 1971-1990
Maracaibo*	2	2	0,3234	0,4196	29,75
San Cristóbal*	7	9	0,0952	0,1082	13,66
Ciudad Guayana*	9	6	0,0699	0,1694	142,35
Ciudad Bolívar*	13	12	0,0570	0,0901	58,07
Barquisimeto*	4	5	0,1670	0,2695	61,38
Barcelona-Puerto La Cruz*	6	7	0,0956	0,1534	60,46
Maturín**	11	11	0,0609	0,0927	52,22
Barinas**	26	21	0,0282	0,0582	106,38
Acarigua-Araure**	27	17	0,0258	0,0723	180,23
La Victoria***	28	22	0,0212	0,0558	163,21
Maracay***	5	4	0,1665	0,2862	71,89
Valencia***	3	3	0,1870	0,4090	118,72
Puerto Cabello***	17	18	0,0428	0,0691	61,45
Ciudad Losada****	23	8	0,0300	0,1311	337,00
Guarenas-Guatire****	25	15	0,0292	0,0814	178,77

* Áreas prioritarias de desarrollo de los Planes de la Nación.
 ** Otras aglomeraciones importantes de la “periferia”.
 *** Aglomeraciones del eje Tejerías-Puerto Cabello.
 **** Aglomeraciones de la Región Metropolitana de Caracas.
Fuente: Tablas 7 y 10.

Además, es evidente que, en el caso específico que se analiza, una geografía tan peculiar como la de Caracas opera como un fuerte limitante a la dinámica reconocida por aquellos análisis.

En la Tabla 12 se trata de evaluar el comportamiento que históricamente registra el índice de primacía en cuatro tipos de aglomeraciones urbanas.

- Las definidas como áreas prioritarias de desarrollo (APD) por las políticas de desconcentración del V y VI Planes de la Nación (1976-1980 y 1980-1985, respectivamente), para las cuales se proponían incentivos de diverso tipo que las ayudaran a capturar actividades y población que, de otro modo, se suponía, se habrían dirigido hacia las aglomeraciones localizadas sobre el eje de concentración Caracas-Valencia.
- Tres aglomeraciones de la “periferia” no incluidas entre las APD: Maturín, Barinas y Acarigua-Araure, que revelan una dinámica demográfica muy interesante, en buena medida vinculada al desarrollo de actividades asociadas a la agricultura moderna.
- Las comprendidas en el eje Tejerías-Puerto Cabello, para las que, si bien es cierto, aquellos planes no prevenían restricciones (como sí hacían, en cambio, con el A. M. de Caracas), tampoco proponían incentivos de ningún tipo.
- Las aglomeraciones de la inmediata periferia del A. M. de Caracas, incluidas todas en el ámbito de la Región Capital y que hoy operan fundamentalmente como ciudades-dormitorio para una importante parte de su fuerza de trabajo, especialmente la de más bajos ingresos.

El análisis de ese cuadro arroja las siguientes evidencias:

- Las APD más alejadas de Caracas registran una dinámica sensiblemente más débil que las más cercanas (Barquisimeto y Barcelona-Puerto La Cruz). Aunque Ciudad Guayana escapa claramente a esa lógica, como ha sido ampliamente reconocido, se debe a la política deliberada del Estado en vista a desarrollarla, apoyándose en la excepcional concentración de recursos naturales en la región, como polo de la industria básica nacional. Es también probable que el comportamiento de Ciudad Bolívar se explique por la cercanía entre ellas.

- Las otras tres aglomeraciones de la “periferia”, particularmente Barinas y Acarigua-Araure, que son esencialmente centros de regiones agropecuarias, registran un comportamiento bastante alejado de lo que sugieren los estereotipos vinculados a la hipótesis de la macrocefalia; incluso, la última de las aglomeraciones mencionadas es la que, del grupo analizado, registra la variación relativa más significativa después de Ciudad Losada.
- Todas las aglomeraciones del eje Tejerías–Puerto Cabello, pese a no haber estado sujetas a incentivos, registran un dinamismo significativamente mayor que las APD (con excepción de Ciudad Guayana, cuya singularidad ya se explicó).
- A primera vista llama la atención el desigual dinamismo de las ciudades-dormitorio del A. M. de Caracas. En el caso de Ciudad Losada en particular, destaca lo positivo del mismo, pese a la precariedad de los sistemas de transporte que la conectan con aquella. En el polo opuesto se coloca el Litoral Vargas, cuya mediocre dinámica debe atribuirse al alto grado de saturación de un territorio comprimido en una estrecha faja entre el mar y la montaña.

Puede decirse entonces que este análisis contribuye a confirmar parcialmente la hipótesis del “derrame”: hacia el eje Tejerías–Puerto Cabello y, en menor grado, hacia Barquisimeto y Barcelona–Puerto La Cruz se dirigirían preferentemente las actividades que ya no se pueden localizar o no pueden hacerlo adecuadamente en el A. M. de Caracas; hacia las ciudades-dormitorio se orientaría la localización de la residencia de aquella población que, trabajando en el A. M. de Caracas, no puede localizarse en ella debido a la escasez y a los altos costos relativos de la vivienda; en las APD más alejadas, solo la conjunción de una serie de factores excepcionales hace que Ciudad Guayana y, por reflejo, Ciudad Bolívar escapen a la tendencia a un cierto estancamiento; en cambio, los centros urbanos de áreas agrícolas y pecuarias impactadas por la modernización productiva revelan una vitalidad sorprendente, sobre todo a la luz de los prejuicios en boga.

El rol estratégico de las aglomeraciones del eje Caracas-Valencia

Para 1990, el conjunto de las aglomeraciones localizadas en este eje¹⁴, que conforman lo esencial de las regiones Capital y Central, sumaba una población de 6 550 225 habitantes (33,59% de la población nacional), y se estimaba que para el 2000 alcanzaría los 7 486 954 (30,98% de la población nacional). Consideradas individualmente, estas aglomeraciones presentan una dinámica demográfica muy diferenciada pero declinante en su conjunto: entre 1981 y 1990, su incremento poblacional relativo fue del 19,21%, un 6,73% por debajo del nacional, mientras se estima que entre 1990 y el año 2000 su incremento sería del 14,30%, por lo que se ensancharía la brecha con el nacional hasta el 9,64%; entre 1981 y 1990, captaron el 26,27% del incremento poblacional nacional, pero entre 1990 y el 2000 deberían bajar al 20,07%.

Como se ha mencionado en otros pasajes, lo anterior es coherente con el hecho de que entre esas dos regiones se concentra el grueso de la actividad industrial del país: en 1985 (véase la Tabla 13), ellas reunían el 64,80% de los establecimientos y el 67,30% del personal ocupado, a la vez que generaban el 54,20% del valor agregado de la industria manufacturera nacional; en 1995 (véase la Tabla 14), concentraban el 65,40% de los establecimientos y el 64,80% de los ocupados, y generaban el 53,20% del valor agregado. Esta concentración resulta incluso mayor si se excluye la industria básica, más condicionada en su localización por factores distintos a la distribución territorial de los mercados internos.

14 Estas son las áreas metropolitanas de Caracas, Ciudad Losada, Guarenas-Guatire, Litoral Vargas, Los Teques, La Victoria, Maracay, Valencia y Puerto Cabello.

Tabla 13. Principales indicadores de la industria manufacturera según región, 1985 (%)*

Regiones	Establecimientos	Personas ocupadas	Sueldos y salarios	Valor		
				Producción	agregado	Ventas
Ca	48,7	36,9	36,1	23,6	24,2	23,4
Ce	16,1	30,4	33,2	33,0	30,0	32,8
CO	7,9	8,0	7,9	18,4	23,4	18,5
Zu	8,5	7,2	6,9	6,9	5,3	6,8
LA	9,7	4,9	3,2	2,6	1,7	2,6
NO	5,1	4,5	4,1	6,4	6,7	6,5
Gu	2,4	7,1	8,1	8,5	8,3	8,8

* Se han excluido las regiones de Los Llanos e Insular por ser poco significativas.

Fuente: Elaboración propia a partir de censos nacionales.

Tabla 14. Principales indicadores de la industria manufacturera según región, 1995 (%)*

Regiones	Establecimientos	Personas ocupadas	Sueldos y salarios	Valor		
				Producción	agregado	Ventas
Ca	46,5	32,7	30,6	18,3	17,3	17,4
Ce	18,9	32,1	32,9	37,6	35,9	37,3
CO	11,0	10,5	9,4	16,2	19,8	16,4
Zu	7,2	7,1	8,0	9,8	6,9	9,4
LA	6,9	3,9	2,8	2,0	1,7	2,0
NO	4,8	5,4	5,3	5,5	4,9	5,8
Gu	3,2	7,3	10,2	10,3	12,6	10,7

* Se han excluido las regiones de Los Llanos e Insular por ser poco significativas.

Fuente: Elaboración propia a partir de censos nacionales.

Además de las consideraciones cuantitativas, la importancia de ese eje se asocia al hecho de que la alta densidad del capital humano y la relevancia de las funciones que concentra hacen de él la aglomeración urbana venezolana en mejores condiciones para soportar la inserción del país en la dinámica de la economía global, que al mismo tiempo permitiría que ello ocurra, al preservar el máximo posible de control interno. Si por otra parte se considera que la distancia entre sus extremos –Guatire al este y Puerto Cabello al oeste– es de apenas 250 kilómetros, se

concluye que lo conveniente es considerarla como una megalópolis¹⁵ y tratarla en consecuencia; esto se traduce, esencialmente, en la necesidad de garantizar en su interior los más rápidos, eficaces y confiables sistemas de transporte y comunicaciones, a fin de evitar duplicaciones innecesarias de funciones y más bien maximizar el aprovechamiento de las existentes. Requisito indispensable para ello parece ser la posibilidad de concertación y coordinación de las políticas urbanas entre las distintas áreas metropolitanas que la integran, pero también la apertura y modernización de una base productiva todavía demasiado condicionada por el proteccionismo del período de la industrialización sustitutiva.

Aglomeración	Población	Rango
	2001	
A. M. Caracas	3 036 490	1
A. M. Valencia	1 546 858	2
A. M. Maracaibo	1 520 838	3
A. M. Barquisimeto	1 085 020	4
A. M. Maracay	894 724	5
A. M. Ciudad Guayana	646 541	6
A. M. Barcelona - Puerto La Cruz	607 216	7
A. M. Ciudad Losada	538 533	8
A. M. Maturín	404 649	9
A. M. San Cristóbal	359 010	10
A. M. Guaremas - Guatire	340 557	11
A. M. Ciudad Bolívar	314 719	12
A. M. Litoral Vargas	294 747	13
A. M. Mérida	292 396	14
A. M. Cumaná	283 421	15
A. M. Cabimas	267 603	16
A. M. Barinas	263 272	17
A. M. Acarigua - Araure	256 308	18
A. M. Punto Fijo	232 111	19

15 Se usa este término para referirse a un sistema bien interconectado de áreas metropolitanas, dotadas de fuerte integración funcional y cuyas distancias extremas estén en el rango de 250-300 kilómetros.

A. M. Puerto Cabello	229 492	20
A. M. El Tigre	211 816	21
A. M. La Victoria	207 376	22
A. M. Ciudad Ojeda	205 625	23
A. M. Valera	198 591	24
A. M. Los Teques	188 630	25
A. M. Coro	184 553	26
A. M. San Felipe	168 028	27
A. M. Porlamar - Pampatar	165 540	28
A. M. San Fernando de Apure	158 582	29
A. M. Guanare	153 749	30
A. M. Carúpano	122 195	31
A. M. Calabozo	111 881	32
A. M. Carora	95 317	33

Fuente: Negrón (2001).

La experiencia acumulada tanto nacional como internacionalmente permite avanzar con razonable certeza una hipótesis según la cual las ventajas comparativas acumuladas en el eje harán que, aun en ausencia de políticas orientadas a apoyarlo, su crecimiento se mantenga, si bien con la tendencia declinante ya señalada e incluso con una creciente obsolescencia y pérdida de competitividad de su base productiva. Sin embargo, en ese caso, dicho crecimiento no haría sino contribuir a incrementar las ineficiencias ya presentes y a desaprovechar su potencial, inclusive para estimular el desarrollo del resto del territorio nacional. Se concluye entonces en la ratificación de la necesidad imperiosa de revisar las políticas territoriales tradicionales, centradas en la búsqueda de los equilibrios regionales, fundamentalmente a través de acciones dirigidas a obstaculizar el desarrollo de las grandes aglomeraciones.

Bibliografía

- Caballero, Manuel (1993). *Gómez, el tirano liberal*. Caracas: Monte Ávila.
- Carrera Damas, Germán (1991). *Una nación llamada Venezuela*. Caracas: Monte Ávila.
- Cendes (1971). *Desarrollo urbano y desarrollo regional*. Caracas: Congreso Nacional de Arquitectos.
- Chen, Chi-Yi (1978). *Desarrollo regional y ordenación del territorio. Mito y realidad*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- González Téllez, Silverio (coord.) (1998). *El oficio de urbanista según Víctor Fossi*. Caracas: Equinoccio.
- Lasuén, Ramón (1967). “Desarrollo y asentamiento”. *Cuadernos de la Sociedad Venezolana de Planificación*, N.º 45-46: 1-50.
- Negrón, Marco (1983). *El desarrollo y las políticas regionales en Venezuela*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Negrón, Marco (1991). “Territorio y sociedad en la formación de la Venezuela contemporánea”. En *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, M. Vallmitjana y otros: 21-36. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Negrón, Marco (2001). *Ciudad y modernidad, 1936-2000. El rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Comisión de Estudios de Posgrado, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Palacios, Luis Carlos (1987). “El desarrollo metropolitano en América Latina. Urbanización marginal y metropolitización excesiva”. *Urbana*, N.º 8: 105-125.
- Rodríguez Gallad, Irene (1988). “Perfil de la economía venezolana durante el régimen gomecista”. En *Juan Vicente Gómez y su época*, Elías Pino Iturrieta (coord.): 81-107. Caracas: Monte Ávila.

Caracas: De la Colonia al socialismo del siglo XXI. Espacio, clase social y movimientos ciudadanos¹

María Pilar García-Guadilla*

Espacio y sociedad

El proceso de producción de la ciudad y su configuración socioespacial son el resultado de la interacción de los distintos actores que se expresan en el espacio y entre los cuales destacan: el Estado, que actúa mediante la planificación urbana o la elaboración de los instrumentos de ordenación con el fin de regular el proceso de ocupación del espacio; el libre juego de las fuerzas del mercado, que se expresa en los procesos engañosamente liberales o “espontáneos” de la localización óptima de las actividades económicas, de infraestructura y residenciales; el costo, la valorización y la disponibilidad de la tierra urbanizable y de la vivienda; y las clases sociales o fracciones de clase que orientan la lógica de ubicación de las actividades dentro de las limitaciones que imponen las políticas del Estado y la lógica del mercado.

Uno de los objetivos de este trabajo es analizar la producción social del espacio de Caracas de acuerdo con el enfoque de actores sociales dentro de una perspectiva histórica que dé cuenta de los conflictos sociales resultantes de la apropiación del territorio urbano. Para ello, se delimitaron cuatro períodos o tiempos: la Colonia, la República, el capitalismo de Estado petrolero —que va desde su origen hasta la crisis del capitalismo liberal— y el socialismo petrolero del siglo XXI. Adicionalmente al enfoque de actores y de clases sociales, para analizar el período actual, se profundiza en el enfoque de la polarización social.

1 El presente texto es una versión revisada, ampliada y actualizada de García-Guadilla (1994).

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

Los distintos actores sociales o agentes urbanos se ubican en el espacio según su poder diferencial para decidir tanto su localización residencial como la de las actividades económicas. De esta manera, poder, ideología, valores e intereses (sean estos del Estado o de las clases sociales) producen tanto el espacio planificado mediante la zonificación y los planes de ordenamiento como el no planificado, resultante de las invasiones y construcciones de las áreas pobres o marginales².

El enfoque de dependencia interpreta el espacio latinoamericano como el resultado de la articulación de los diferentes tipos de dominación que han marcado la historia del continente; por consiguiente, el sistema urbano puede entenderse como la concreción espacial de un sistema regional que está condicionado por la formación social entendida como la interacción entre las estructuras económica, social, política y cultural-ideológica, con sobredeterminación de la económica. Este enfoque no excluye al de actores ni al de clases sociales; por el contrario, introduce una perspectiva histórica que permite combinarlos.

Tal como ya se señaló, para analizar la producción social del espacio de la ciudad de Caracas se delimitaron cuatro períodos o momentos: la Colonia, la república, el capitalismo petrolero de Estado y la crisis del capitalismo liberal, y el socialismo petrolero del siglo XXI. Nos referiremos brevemente a la Colonia y a la República agrupándolas en un solo enunciado debido a sus semejanzas concernientes a la dinámica urbana, centrándonos en los dos últimos períodos —que se vinculan mayormente con la emergencia, el desarrollo y la consolidación de los actuales actores urbanos—, intentando analizar los efectos del proceso de apropiación del espacio de Caracas e identificando las demandas de ciudadanía. Se delinearé brevemente la etapa actual del socialismo petrolero del siglo XXI.

2 Desde hace 30 años se vienen analizando los mapas socioespaciales y la dinámica urbana de las distintas urbanizaciones y barrios de Caracas a través de las cátedras de Sociología Urbana, Dinámica Social Urbana, Planificación Estratégica y Talleres de Actores Urbanos. Para levantar tales mapas, combinamos los enfoques de actores sociales, clase social y conflicto urbano con las técnicas de la ecología urbana. Este capítulo se basa en la generalización de innumerables experiencias de trabajo desarrolladas en la ciudad de Caracas a lo largo del período 1978-2008.

La Colonia y la República

El período colonial se inició con la consolidación de la conquista por parte de los españoles y terminó con la independencia de Venezuela en 1821. Durante la mayor parte de la Colonia, Caracas fue sede de la provincia de Venezuela, donde se asentaron las élites y los poderes políticos y religiosos. El período republicano comenzó con la independencia y terminó con la transformación de la base económica, de agrícola a petrolera, en la década de 1930, y se caracteriza por ser una de las etapas de mayor desintegración espacial y sociopolítica en la historia venezolana.

Configuración espacial y actores sociales

Como el resto de las ciudades coloniales y, por lo tanto, dependientes de España, Caracas fue designada capital con una triple función direccional: a) ejercer el gobierno político y la administración económica de los recursos naturales que se explotaban en la provincia de Venezuela; b) poblar de manera limitada el territorio; y c) ejercer el comercio —fundamentalmente con la metrópoli española— a través del puerto de La Guaira. Estas funciones de carácter político, administrativo y residencial crearon una configuración espacial “dependiente” y contribuyeron a la débil articulación de Caracas con el resto del territorio y las ciudades de la provincia, debido a que su conexión más importante era con España. También, contribuyeron a la macrocefalia que persiste hasta hoy en día.

La configuración espacial de Caracas se desarrolló bajo el sistema de cuadrícula, es decir, de manzanas cuadradas que, partiendo de la plaza Mayor, el centro, se extendían de manera ordenada y simétrica en forma de círculos concéntricos (Gasparini, 1968, 1978 y 1991; Zawisza, 1968 y 1997; Hardoy, 1972). Alrededor de la plaza se ubicaban las edificaciones más importantes de los poderes político, eclesiástico y económico, representantes del rey de España. Los mapas socioespaciales de la época muestran que, a medida que la ciudad se extendía y se alejaba de la plaza Mayor, la posición de sus habitantes dentro de la estratificación social iba disminuyendo.

El enfoque ecológico espacialista de los modelos sociourbanos propuestos por la Escuela de Chicago explica la razón por la cual las actividades dominantes tienen la mejor ubicación y la mayor centralidad, mientras que el enfoque de actores sociales da cuenta de por qué los actores con mayor poder pueden decidir su localización residencial, así como la del resto de las actividades. La combinación de estos dos enfoques resulta sumamente útil para interpretar el patrón socioespacial de la Caracas colonial: durante este período no solo las actividades más importantes adquieren centralidad, sino que también los actores sociales con mayor poder se asientan en las localizaciones centrales y la actividad residencial compite con las otras actividades.

En términos jurídicos, el sistema de estratificación social predominante del período colonial fue el estamental, con tres grupos principales:

- Los blancos, que constituían la cúspide de la pirámide social, estaban representados por los españoles peninsulares que detentaban el poder político, junto a los criollos descendientes de los blancos peninsulares, quienes detentaban el poder económico.
- Los indígenas, protegidos bajo el régimen de encomienda.
- Los esclavos afro, traídos para trabajar en las plantaciones de cacao y café y que constituían la base de la pirámide social.

Sin embargo, en la realidad extrajurídica, los estamentos se mezclaron entre sí y produjeron los “pardos”, que aglutinaban un mestizaje muy variado compuesto por zambos, prietos, cuarterones, quinterones y saltatrás, de acuerdo con la mezcla de español, indígena y afro predominante y el color resultante (Brito Figueroa, 1987).

Los blancos peninsulares estaban asentados en las ciudades donde ejercían el control político, su principal ocupación. Aun cuando el poder económico de los criollos estaba en las haciendas del medio rural, estos también residían en las ciudades. Los pardos vivían en estas porque sus ocupaciones eran las de prestar servicios a los blancos criollos y peninsulares y, además, podían desempeñar algunas labores de comercio. Los indígenas y afros constituían principalmente la mano de obra

agrícola y habitaban en el medio rural; algunos residían en las ciudades y eran empleados en las labores de servicio doméstico.

Cada uno de estos grupos tenía una ubicación bien definida dentro del espacio cuadricular de Caracas, cuyo patrón planificado, semejante al de otras ciudades latinoamericanas, fue implantado por España: los blancos peninsulares y sus descendientes, los criollos, ocupaban las ubicaciones más centrales y de mayor estatus; los pardos y, en general, los mestizos ocupaban la periferia caraqueña, donde también vivían los “blancos de orilla”. De la misma manera, la distribución interna de la vivienda de las familias de más alto estatus respondía a los papeles de cada miembro; los indígenas y esclavos habitaban las dependencias de servicio construidas en el mismo solar de la casa de los amos.

Durante el período republicano, la configuración espacial y social de la ciudad se mantuvo sin grandes cambios (Almandoz, 1997). Los procesos de empobrecimiento generados por las guerras federales, el bajo crecimiento e, incluso, el decrecimiento de la población, mermada por el hambre y las enfermedades, influyeron indirectamente en la pérdida de primacía y prestigio de Caracas y en su consiguiente empobrecimiento y deterioro.

Movimientos sociales y ciudadanos

Encontramos dos tipos de movimientos sociopolíticos: movimientos ciudadanos que fueron fundamentalmente de las élites criollas a favor de la independencia y movimientos en la búsqueda de ciudadanía por parte de los esclavos afro. Los primeros, que fueron de gran trascendencia política, se gestaron en la capital, puesto que ambos actores (representantes de la Corona española y élites criollas) tenían allí su sede. Los segundos se originaron en las haciendas, es decir que tenían un carácter rural; apenas tuvieron significación, puesto que la liberación de esclavos vino por decreto del Libertador y no como consecuencia de enfrentamientos entre actores.

Durante el período republicano se dieron numerosas guerras internas y movimientos de carácter personalista y caudillista que fracturaron el territorio venezolano. Muchos de los caudillos eran de procedencia rural y vivían fuera de Caracas. Durante la dictadura de Juan Vicente Gómez (1908-1935) se inició la explotación del petróleo y la unificación política del país, dividido por las guerras intestinas.

Capitalismo de Estado y petróleo

Desarrollo y consolidación del modelo de renta petrolera y sus impactos en los actores y en el espacio sociourbano (1930-1989)

A fines de los años veinte y comienzos de los treinta se inició el período petrolero, caracterizado por el crecimiento demográfico y los procesos de modernización y urbanización cuyo soporte político, económico, social y físico estaba en la ciudad de Caracas. La conformación del Estado-nación, la transformación de la economía —de agrícola a petrolera—, las exigencias de infraestructura moderna y eficiente y el asentamiento de los poderes político y económico en la capital generaron agudos procesos de crecimiento poblacional y de centralización demográfica, política, económica y social, los cuales marcaron fuertemente la configuración socioespacial caraqueña.

En este período se acentuó la macrocefalia, la hiperurbanización y la primacía de Caracas sobre el resto de las ciudades. Se generaron fuertes corrientes migratorias del campo a la ciudad y, en un período de apenas treinta años, la distribución de la población venezolana pasó de un 30% urbano en los años treinta a un 30% rural en los sesenta. Las corrientes migratorias, junto con los elevados índices de crecimiento poblacional de Caracas, contribuyeron al crecimiento demográfico explosivo y a la pobreza urbana de la metrópoli.

A pesar de algunos intentos de planificación puntual del Estado —que, por lo general, contribuyeron a acentuar la segregación intraurbana, el alto crecimiento poblacional, producto de las altas tasas de natalidad— la

reducción de la mortalidad y las migraciones rurales hacia la capital, trajo como consecuencia extensas zonas de marginalidad y el aumento vertiginoso de los barrios pobres. Las restricciones topográficas del valle de Caracas que imponen fuertes limitaciones a las necesidades de espacio para albergar el alto crecimiento demográfico y localizar las nuevas actividades económicas, administrativas y políticas

llevaron a que la tierra urbanizable adquiriera un alto valor de cambio y resultara inaccesible para los migrantes rurales, que terminaron invadiendo las colinas adyacentes y periféricas. Estos factores, junto con las decisiones de localización residencial de la capa hegemónica, contribuyeron a que la expansión metropolitana siguiera un patrón lineal alargado y disperso que generó altos costos económicos para la dotación de infraestructura de servicios básicos y sociales.

A partir de los años cincuenta, las transformaciones de la base económica —de agrícola a petrolera— modificaron el patrón socioespacial de la capital: por un lado, la reestructuración de la clase social alta, cuyo poder se basaba en las haciendas; por el otro, la aparición de una nueva clase alta, asentada primordialmente en Caracas y asociada con el petróleo o con los procesos de modernización económica. Esa clase alta se asentó en las mejores ubicaciones desde el punto de vista paisajístico y ecológico de la ciudad capital, y utilizó un patrón de crecimiento horizontal en dirección noreste. Este patrón horizontal de poblamiento, que estaba vinculado con las limitaciones topográficas del valle de Caracas y que tendió a aumentar los costos de la infraestructura urbana, fue posible gracias al desarrollo, por parte del Estado, de las infraestructuras necesarias, sobre todo de las grandes avenidas y vías de acceso a las urbanizaciones de clase media. Tales urbanizaciones fueron construidas por el sector privado o el “mercado”.

La migración de la población rural hacia las ciudades, principalmente Caracas, conformó el denominado “sector marginal” que se ubicó en las colinas o “cerros” de la capital, donde existe alto riesgo geológico. Las limitaciones de espacio urbanizable también trajeron como consecuencia la construcción de soluciones habitacionales para las personas de escasos recursos, mediante la política de grandes superbloques en los

años cincuenta, sesenta y setenta. No obstante, en el caso de Caracas, estos superbloques y políticas habitacionales no fueron suficientes para resolver el problema de vivienda de la población de escasos recursos, la cual hasta los años ochenta manifestó elevadas tasas de crecimiento demográfico debido a la alta natalidad y a los altos índices de migración hacia la capital desde las ciudades pequeñas y medianas e, incluso, del campo. A medida que la población migraba en grandes proporciones hacia la capital, el precario acceso a la tierra llevó a que los migrantes se asentaran en terrenos inestables con alto riesgo de derrumbes y deslizamientos o en el lecho de quebradas proclives a inundación, como es el caso de muchos barrios pobres de Caracas.

También se observó la emergencia de un sector de clase media de base urbana asociado con la economía “moderna”, fundamentado en el sector terciario o de servicios; esta clase media tendió a ubicarse cerca de la clase alta, pero, a diferencia de esta, utilizó un patrón de alta densificación denominado “propiedad horizontal”.

Configuración espacial y actores sociales

A partir de los años treinta, y como consecuencia de la economía petrolera, se dan los mayores impactos de los agentes urbanos sobre la estructura espacial de Caracas. En primer lugar, el Estado influyó a través del capitalismo predominante, fundamentado en la renta petrolera que percibía, y de las políticas de planificación urbana que desarrolló. También lo hizo mediante su participación en la construcción de urbanizaciones y de grandes desarrollos de vivienda masivos y públicos para la población de escasos recursos que vivía en condiciones de marginalidad y pobreza. Por otro lado, la bonanza petrolera y los procesos acelerados de modernización generaron una clase media urbana significativa, con altos requerimientos de vivienda y servicios que fueron atendidos por el mercado, aunque en ocasiones el Estado facilitó créditos subsidiados para la vivienda y costeó la infraestructura de servicios.

Por su parte, las clases sociales afectaron diferencialmente la estructura urbana de Caracas según su poder económico y según su tamaño: la clase alta, mediante la capacidad económica para decidir su localización residencial y la localización del resto de las actividades económicas en que se involucraron como actores económicos; las clases medias, por su decisión de seguir a las clases altas, por la importancia que se les asignó dentro de la democracia inaugurada en 1958 y por su rol como técnicos o planificadores de la ciudad de Caracas al servicio del Estado; los grupos de menores ingresos, que constituían la clase social más numerosa, mediante la invasión y construcción de extensas áreas marginales que han dado una fisonomía característica a los cerros o barrios pobres que rodean a la metrópoli. Si bien el Estado y las clases sociales han afectado sustancialmente la conformación espacial de Caracas según su poder de decisión sobre la estructura espacial, su ubicación residencial y el impacto visual y ecológico de la solución habitacional, cada clase social o fracción de la misma ha influido de forma diferente.

La capa hegemónica

La capa hegemónica o de más altos ingresos es la dueña de las tierras urbanas más costosas, extensas y mejor ubicadas. Percibe plusvalías por aquellas tierras en uso, pero el valor fundamental es el de cambio, puesto que esta capa social tiene la capacidad de “otorgar” valor residencial a espacios que no lo tienen. Sus tierras están racionalmente utilizadas con miras a obtener el mayor beneficio económico en las zonas comerciales, la industria y los servicios privados de los cuales es propietaria.

Esta capa ha definido la estructura de la ciudad de Caracas o la utilización del espacio urbano, ya que ha afectado la distribución geográfica de la población mediante las decisiones de localización de industrias y actividades en general. Ha afectado también la dinámica ocupacional urbana al determinar el patrón tecnológico de ocupación, es decir, su intensidad en términos de mano de obra. También, ha definido la morfología urbana a través de sus decisiones sobre la ubicación de actividades económicas dentro de la metrópoli.

La dinámica de desarrollo espacial de Caracas ha estado determinada por la capa hegemónica o clase de altos ingresos, que ha atraído los mejores servicios hacia las zonas sobre las cuales ha tenido intereses comerciales, residenciales o industriales. Los factores más valorados por este grupo para escoger su residencia fueron la accesibilidad o vialidad eficiente; la infraestructura básica o dotación eficiente de agua, cloacas y recolección de basura; la privacidad y exclusión de aquellas actividades que no fueran residenciales, incluyendo infraestructuras sociales tales como clínicas y escuelas; y las condiciones ambientales favorables en cuanto a clima, vegetación y paisaje. Algunos ejemplos de urbanizaciones de clase alta son, para comenzar al este del centro histórico, San Bernardino y La Florida desde su fundación hasta los setenta; seguidas por el Country Club y Campo Alegre, La Castellana y Altamira desde su fundación hasta nuestros días. Debe destacarse que todas las urbanizaciones se encuentran en una línea horizontal a lo largo de ejes viales o de avenidas centrales del valle —Rafael Urdaneta, Andrés Bello y Francisco de Miranda—, completadas desde los setenta con la avenida Boyacá por el norte; todas ellas les dan accesibilidad mientras conservan su privacidad. Este patrón alargado resulta muy costoso desde el punto de vista de la dotación de servicios y es el resultado, en última instancia, del poder de la clase alta para afectar las decisiones del Estado en materia de dotación de infraestructura urbana y de su poder para decidir la dinámica del desarrollo económico y urbano.

A partir de los años setenta y en la medida en que aumentó la densidad en las zonas de altos ingresos o que se produjo la invasión de usos comerciales o de oficinas, una parte de la clase alta residente de La Florida, San Bernardino, Altamira o Los Chorros se desplazó hacia nuevas urbanizaciones del sureste de Caracas (Colinas de San Román, Prados del Este, La Lagunita...) que reunían mejores condiciones ambientales y mayor privacidad. No obstante, un grupo de la clase alta permaneció en los enclaves originales, por ejemplo el Country Club, la Florida o Altamira. Más recientemente, la creciente inseguridad social llevó a algunas familias a ubicarse en edificios de baja densidad en urbanizaciones de lujo, como La Alameda, San Román y Colinas de Valle Arriba.

La capa intermedia

Originalmente, este grupo social se conformó de manera fundamental con la economía petrolera y se localizó en los espacios producidos por la capa hegemónica (Acosta, 1973). El comportamiento de los grupos medios fue tan heterogéneo como su composición socioeconómica:

- La población de mayores ingresos dentro la clase media se ubicó cerca de la clase alta para beneficiarse del estatus social que da dicha proximidad; también habitó en nuevas urbanizaciones de baja densidad, como Santa Inés, Cerro Verde y la parte alta de Cumbres de Curumo.
- La población de ingresos medios se localizó en edificios de propiedad horizontal de densidades variables y con relativa accesibilidad; por ejemplo en San Bernardino, Los Palos Grandes, Sebucán, Santa Fe, Caurimare y El Cafetal.

No obstante, en la mayor parte de los casos, las urbanizaciones de clase media también se beneficiaron de la cercanía a la clase alta. Su poder sobre el espacio residía en el número significativo de votos, en su desproporcionada representación en las cámaras de diputados y senadores del Congreso Nacional, y en su profesionalización y participación como cuerpos técnicos en los organismos de planificación del Estado. Como resultado, pudieron beneficiarse de bajas tasas de interés y subsidios para la vivienda y de la dotación gratuita, por parte del Estado, de muchos de los servicios de infraestructura.

La capa de ingresos bajos o la población de escasos recursos

Este grupo tuvo poca capacidad de decidir su localización y se ubicó mayormente en las áreas periféricas, en zonas inestables geológicamente y de escaso o nulo valor de cambio; un pequeño grupo se asentó en los intersticios de las urbanizaciones residenciales que ayudaron a construir, como los barrios Los Erasos y Anauco en San Bernardino, Chapellín

en La Florida, Bello Monte en Bello Monte, y El Pedregal entre La Castellana y el Country Club, entre otros ejemplos. Su localización, mayormente periférica y distante de los empleos en que desempeñan sus actividades económicas, difiere de sus prioridades, pues, de poder decidir, priorizarían la proximidad a los lugares de trabajo y la dotación de servicios básicos y sociales. Su impacto en la configuración espacial se ha dado mediante la apropiación de los espacios públicos a través de la invasión de zonas no urbanizables en terrenos inestables y en tierras que están fuera del mercado, así como mediante la producción pública de los espacios que habitan. A fines de los años noventa, cerca del 50% de la población caraqueña vivía en barrios marginales que se extendían desde el extremo este de Petare hasta el extremo oeste de Catia, tales como Los Cangilones, La Vega, Los Erasos, Hornos de Cal, Niño Jesús, Cementerio, Los Mangos, etc.

En los años cuarenta, la zona central de El Silencio fue saneada con un emblemático proyecto de vivienda multifamiliar dirigido por el arquitecto Carlos Raúl Villanueva, y a fines de los cincuenta –bajo la dictadura del general Marcos Pérez Jiménez (1952–1958)– se impulsaron los programas de vivienda pública con la construcción masiva de superbloques como el 23 de Enero, Casalta y Simón Rodríguez. Durante los años sesenta, bajo el gobierno democrático de Raúl Leoni (1964–1969), se amplió la construcción de modernos superbloques y ciudades satélite de interés social, como Caricuao, con capacidad para albergar a más de 300 mil personas; finalmente, con la bonanza petrolera de los años setenta y bien entrada la crisis, se masificó la construcción de edificaciones de interés social en diversos sectores de la metrópoli, como La Vega, Caucagua y Caucagüita. También se iniciaron ambiciosos proyectos de renovación urbana en San José y La Pastora, que quedaron inconclusos por su inviabilidad económica y política, ya que fueron afectados por la crisis económica y, además, altamente cuestionados por los vecinos cuando se les pidió su opinión y participación. La crisis de los ochenta paralizó la construcción de superbloques por parte del Estado en Caracas; además, las áreas urbanizables dentro de la ciudad se habían agotado mucho antes, de forma que los últimos proyectos residenciales fueron

realizados en la periferia metropolitana o en las denominadas “ciudades satélite” de Guarenas y Guatire o en los Valles del Tuy. Estas ciudades satélite tuvieron como objetivo no solo la desconcentración demográfica de la ciudad capital, sino también la desconcentración de las actividades industriales.

A partir de los años setenta, la expansión lineal de los asentamientos residenciales de las clases media y alta en dirección este-oeste encontró un límite en los barrios pobres que habían sido invadidos en décadas anteriores, con lo que el patrón de crecimiento residencial de las clases media y alta se modificó en dirección sureste; allí se desarrollaron las urbanizaciones Santa Fe, Prados del Este, Cumbres de Curumo y Terrazas del Club Hípico, entre otras. Además, este proceso facilitó el acceso a las nuevas y distantes urbanizaciones de la clase media alta o alta, como El Placer y La Lagunita. La construcción de grandes avenidas y autopistas como la de Prados del Este junto a servicios necesarios por parte del Estado y por los privados, como el Centro Comercial Concreta, facilitaron este proceso.

Para los años ochenta y noventa, el eje noreste-noroeste que limita al norte con el Parque Nacional El Ávila se saturó poblacionalmente, aunque permaneció como el eje más diverso en términos de las clases sociales y de las actividades urbanas que alberga. Adicionalmente, el sureste de la capital siguió desarrollándose con nuevas urbanizaciones de clase media y alta, dadas las nuevas tecnologías que permitieron construir en fuertes pendientes; también se densificaron aquellos barrios en que se había asentado previamente la población de escasos recursos, como Terrazas del Club Hípico o Las Minas, del municipio Baruta.

Como resultado, a partir de los años ochenta se observan dos patrones de asentamiento urbano bien diferenciados y segregados en la ciudad de Caracas: el patrón formal de las urbanizaciones de las clases media y alta y el patrón de los asentamientos informales de la población de menores ingresos. Dada su visibilidad y la gran cantidad de personas que habitan en las precarias viviendas llamadas “ranchos” y la topografía de la metrópoli, los asentamientos informales han marcado fuertemente la configuración espacial caraqueña.

Si bien antes de los ochenta existían en Caracas procesos de segregación espacial producto de la existencia de clases sociales bien diferenciadas, las confrontaciones de clases entre los barrios donde habitan los pobres y las urbanizaciones de clase media y alta no se expresarían en la dinámica urbana de forma visible hasta fines de esa década. En febrero de 1989, las protestas políticas en la capital contra las medidas de ajuste estructural adoptadas por el entonces presidente Carlos Andrés Pérez debido a la aguda crisis económica existente originaron una explosión social de grandes dimensiones denominada “Caracazo” o “el día que los cerros bajaron a Caracas”, porque la mayoría de tales protestas desorganizadas fueron promovidas por los sectores populares (García-Guadilla, 1991a; López Maya, 2005). En el mediano y largo plazo, el Caracazo tuvo profundos impactos espaciales y sociales en la capital: por un lado, la movilización de los grupos sociales medios altos, que, por disponer de recursos económicos, podían decidir su relocalización hacia espacios más homogéneos y afines socialmente, produjo mayor segregación social, fundamentalmente entre las clases medias y los sectores populares, y, por lo tanto, mayor homogeneización del espacio de las urbanizaciones y barrios. Además, el Caracazo marcó el inicio del miedo al “otro”, cuyo imaginario referente para las clases medias y altas era el sector con menores recursos económicos: “el pobre” o, como las llamaron los medios de comunicación, las “turbas desorganizadas” que en esa oportunidad “bajaron los cerros” donde habitaban para satisfacer su hambre de comida y de los artículos de consumo suntuario que les estaban negados, y para atemorizar con esta conducta a la clase media, germen de la polarización y del “miedo al otro”.

Organizaciones sociourbanas y movimientos por la ciudadanía

Tomando como referencia la caída de la dictadura de Pérez Jiménez y la instauración de la democracia en 1958, podemos distinguir dos etapas: el período 1930–1958 y el de 1958–1989. Los años 1930–1958 estuvieron signados por la lenta constitución de partidos políticos como las

formas de expresión y oposición a los regímenes políticos autoritarios, de carácter personalista; ello dificultó la constitución de movimientos fuertes y estables desde la sociedad civil. A partir de la década de 1930, en Venezuela se dieron movilizaciones de los estudiantes universitarios que tuvieron gran influencia en la formación de partidos políticos; en los años cincuenta, las movilizaciones de población, junto a los partidos, enfrentaron al régimen dictatorial de Pérez Jiménez. También se dieron movilizaciones durante los cuarenta que reivindicaron derechos de ciudadanía políticos, tales como derecho al voto por parte de las mujeres. Estas movilizaciones se localizaron fundamentalmente en Caracas, aunque en este período no se observan demandas significativas por reivindicaciones urbanas tales como la dotación o calidad de los servicios.

La instauración democrática en 1958 rompió las restricciones a la migración rural-urbana, acentuó el proceso de urbanización y consolidó una economía moderna en vías de industrialización, cuyo soporte físico principal fue Caracas; con ello se abrieron las posibilidades para el surgimiento de la sociedad civil y, por ende, de un movimiento ciudadano. Sin embargo, la Constitución de 1961 puso límites a tal posibilidad, ya que centralizó la defensa del incipiente sistema democrático en los partidos cuyo poder político se fortaleció progresivamente como consecuencia del clientelismo prevaleciente, así como del sistema electoral que privilegió el voto por “un partido” y no por individualidades. Además, los partidos se comprometieron mediante pactos como el de Puntofijo a evitar conflictos y a buscar vías de consenso basadas en la concertación y consulta (López Maya y Gómez Calcaño, 1989). A través de estos pactos, en los que participaron las agrupaciones políticas más importantes, la Iglesia tradicional, los sindicatos y los empresarios, el clientelismo permeó prácticamente todas las organizaciones sociales, gremiales o reivindicativas. No obstante, la falta de control, por parte del Estado, de las invasiones urbanas o del patrón de urbanización “espontáneo” de Caracas fue el germen de un movimiento ciudadano diferenciado según la clase social.

En los barrios pobres de Caracas, a raíz de la caída de la dictadura en 1958, se constituyeron juntas de barrio para distribuir el bono de desempleo temporal decretado por la Junta Transicional dirigida por

Wolfgang Larrazábal. Estas juntas de desarrollo o de mejoramiento de los barrios populares fueron cooptadas desde sus inicios por los partidos políticos a través de las prácticas clientelares, paternalistas y populistas. Al amparo de la Ley Orgánica del Régimen Municipal (LORM) de 1971, durante la década de los setenta se constituyeron asociaciones de vecinos en muchas de las urbanizaciones de clase media y alta de Caracas, con el fin de enfrentar las violaciones por parte de los constructores y del propio gobierno a las ordenanzas de zonificación vigentes y, en general, para defender “la calidad de vida” (Geigel Lope-Bello, 1979), pues esta ley fue muy limitada en lo que se refiere a la participación más allá de la consulta en algunos aspectos. Sin embargo, estas asociaciones, agrupadas en la Federación de Asociaciones de Comunidades Urbanas (Facur), tuvieron gran influencia en la constitución de un movimiento ciudadano autónomo tanto del Estado como de los partidos políticos. Este movimiento ciudadano se propuso como objetivo la descentralización política y la apertura del espacio local a la participación mediante la transformación de la LORM de 1971 (García-Guadilla, 1997), la cual se fundamentaba en la Constitución de 1961, que priorizó “la estabilidad política sobre la participación ciudadana”. Tales objetivos fueron logrados mediante el proceso y las leyes de descentralización política de 1989, que legitimaron la participación ciudadana.

Durante la década de los ochenta se complejizaron, consolidaron y articularon las diversas expresiones de la sociedad civil y los movimientos sociales, entre los que destacaron el movimiento cooperativo, las organizaciones populares lideradas por el Centro de Formación al Servicio de la Acción Popular (Cesap), el movimiento ambientalista y las asociaciones de vecinos, los cuales se agruparon y articularon en demanda de una mayor democratización del sistema político, es decir, de una democracia participativa. Los distintos movimientos, asociaciones y organizaciones se agruparon a través de coordinadoras y federaciones vecinales, ambientales y cooperativas para la recolección de firmas de cara a modificar la restrictiva LORM de 1971 y defender el ambiente; allí se destacaron Facur y la Federación de Juntas de Ambiente, cada una de las cuales agrupó a más de cien organizaciones (García-Guadilla, 1991a).

Crisis del modelo rentista petrolero (1989-1999)

Impactos de la crisis en los actores y en el espacio sociourbano

Si bien en Venezuela la crisis del modelo rentista petrolero comenzó en los años setenta, esta se institucionalizó en 1989 con el derrumbe de los precios del petróleo que llevaron al debilitamiento del “Estado de bienestar” y a la adopción de fuertes medidas de ajuste estructural, los cuales aumentaron los niveles de conflictividad social y, por ende, de ingobernabilidad política. El agotamiento del modelo rentista petrolero generó altos costos sociales y políticos y tuvo un elevado impacto en los actores sociales y en el espacio urbano de la ciudad capital. Como consecuencia de la grave recesión en la que entró el modelo rentista petrolero, que había sido el sustento de la democracia de corte populista y clientelar, el sistema político se debilitó y el precario consenso y los pactos políticos que existían entre los actores sociopolíticos que participaban del mismo sufrieron un deterioro progresivo, perdieron credibilidad, como en el caso de los partidos políticos tradicionales, y entraron también en crisis.

Por otro lado, la mayoría de los actores sociales que fueron excluidos de las redes clientelares y de los subsidios del Estado petrolero, independientemente de su clase social, comenzaron a cuestionar al modelo político-económico por la eliminación de los subsidios, en unos casos; en otros, por el aumento de las desigualdades sociales y de la pobreza, que llegó a niveles por encima del 40% de la población total, de acuerdo con cifras oficiales del entonces Ministerio de la Familia. Dicho cuestionamiento trajo como consecuencia estallidos sociales y la movilización de los distintos actores sociales en contra del “paquete económico”, los cuales, como en el caso del “Caracazo” ocurrido el 27 y 28 de febrero de 1989, fueron reprimidos sistemáticamente por el Estado; ello con el fin de garantizar la gobernabilidad y la estabilidad, base de los acuerdos o pactos entre los distintos actores que dieron origen a la Constitución de 1961 vigente para el momento, en la que se priorizó la estabilidad política sobre la participación ciudadana.

La escasez de instituciones e instancias sociales organizativas de mediación y las deficiencias del sistema de democracia representativa para orientar demandas e intereses grupales reforzaron las tensiones y los conflictos³. El escenario social y político se transformó debido a la fragmentación y reestructuración de los viejos actores sociales y políticos y a la emergencia de nuevos actores.

El segundo gobierno del presidente Carlos Andrés Pérez, que se inauguró en 1989, insistió en presentar a la crisis como un problema exclusivamente económico. Sin embargo, el acceso a los servicios gratuitos de educación y salud —que dentro del sistema rentista petrolero y del capitalismo de Estado prevalecientes en Venezuela eran los pilares del sistema de movilidad social ascendente y constituían el fundamento de los procesos de modernización-industrialización— se restringió significativamente y su calidad sufrió un grave deterioro: afectó a los más pobres y movilizó a la población urbana, sobre todo a la de Caracas.

La ciudad capital fue el asiento de las movilizaciones y protestas más frecuentes e intensas contra “la falta de agua”, “el aumento del precio del transporte”, “el creciente costo de la vida”, etc. Como resultado de las limitaciones a la participación que existían en la Constitución de 1961 y del elevado costo social y político de las sorpresivas medidas de ajuste estructural, las organizaciones ciudadanas reestructuraron sus luchas alrededor de la “profundización de la democracia”, considerada como un prerrequisito para obtener sus demandas de ciudadanía, como la mayor participación en la gestión de las políticas públicas (Santana, 1993; García-Guadilla, 1991b).

En lo que respecta a la configuración socioespacial de Caracas, el agotamiento del modelo rentista petrolero y la adopción de medidas de ajuste macroeconómico también tuvieron profundos impactos en la estructura funcional metropolitana como consecuencia de los siguientes factores: la mayor competencia anárquica de los agentes urbanos (urbanizadores, capital inmobiliario, propietarios de tierras); una estructura

3 De hecho, el Caracazo respondió a la falta de instituciones o “válvulas de escape” para drenar las tensiones generadas por las medidas macroeconómicas de ajuste estructural que tomó el gobierno y que empobrecían aún más a la población.

de mercado que promovió densidades espaciales elevadas para producir rentabilidad inmediata en la dotación de los servicios; una baja participación de la población pobre y de las clases media y alta en la dinámica del consumo urbano, sobre todo de la vivienda formal; y el mayor deterioro ambiental, debido al empeoramiento de la calidad de vida por el colapso de los servicios básicos y sociales.

Otros efectos de la crisis económica sobre la configuración socioespacial fueron los siguientes (García-Guadilla, 1994):

- *La creciente homogeneización socioespacial.* Los estallidos sociales del Caracazo y el miedo a revueltas ulteriores iniciaron un proceso de homogeneización social (García Sánchez, 2004) en aquellas urbanizaciones de clase media y media alta en las que también existían barrios pobres, como fue el caso de San Bernardino, Prado Humbolt o Colinas del Club Hípico, que históricamente se caracterizaron por su heterogeneidad social. Los grupos o clases sociales con capacidad para decidir la localización, como la clase media alta, tendieron a movilizarse hacia urbanizaciones de clase media y alta del sureste de Caracas, que eran más homogéneas socialmente.
- *El aumento de la segregación socioespacial.* La intervención del mercado inmobiliario, con el objetivo de maximizar sus ganancias en espacios ocupados por los niveles de ingreso bajo —que habían adquirido un alto valor de cambio junto con las acciones de planificación, remodelación y rehabilitación llevadas a cabo por el Estado—, acentuó la segregación socioespacial.
- *Mayor conflictividad social.* A medida que la crisis económica se hizo más aguda y los recursos y servicios urbanos más escasos y competitivos, se generó mayor conflictividad social entre los distintos grupos sociales.
- *La privatización de los cuerpos de seguridad.* El desmantelamiento de la precaria infraestructura de los cuerpos de seguridad del Estado, junto con el aumento de la inseguridad social resultante de la crisis

económica, llevó a los residentes de las urbanizaciones de clase media y alta a privatizar los aparatos de seguridad y a asumir sus costos. La privatización o el cierre de calles mediante vallas y vigilantes privados —que impiden la entrada a todas aquellas personas que no se identifiquen apropiadamente— redujeron sustancialmente el espacio o ambiente urbano para el disfrute de los ciudadanos, y lesionaron un derecho constitucional. Al disminuir la infraestructura local de vías alternas disponibles, se incrementó la circulación y el tráfico en las vías principales; también se redujo el patrimonio ecológico y estético, es decir, la calidad de vida de los ciudadanos, por cuanto fueron las urbanizaciones mejor dotadas ambientalmente las que se privatizaron primero.

La inseguridad social tuvo efectos negativos en las relaciones sociales vecinales o comunitarias debido al aumento en los niveles de desconfianza entre los habitantes locales, lo que disminuyó el uso de los espacios públicos para desarrollar vínculos de vecindad, tales como el frente de las viviendas, el porche, la calle o la plaza, y dejó sin soporte físico tales relaciones.

Algunas de las medidas de seguridad tomadas por los habitantes de las urbanizaciones de clase media y alta, e incluso por los barrios pobres en los ochenta y noventa, tuvieron un fuerte impacto en el paisaje urbano, por las puertas blindadas, vallas, cercas, rejas y alca-balas, que simulaban cada vez más una cárcel. En las urbanizaciones de clase media alta y alta, la privatización, que dificultó el acceso a estos espacios públicos, atentaba contra el derecho que tienen todos los ciudadanos de disfrutar de la prolija naturaleza caraqueña, característica de las urbanizaciones de baja densidad en las que habitaban las clases media alta y alta capitalina.

- *La mercantilización de los espacios públicos.* La crisis económica agudizó las condiciones de supervivencia de la población más pobre, mientras el creciente desempleo y el aumento el costo de vida estimularon el sector informal de la economía, caracterizado por la seudoterciarización, que se expresó en Caracas en el alto porcentaje

de vendedores ambulantes o “buhoneros”. Si bien algunos planificadores interpretaron el fenómeno del comercio informal –típico de la urbanización de las metrópolis latinoamericanas en los años sesenta, setenta y ochenta– como la “recuperación” de la calle por parte de la población y lo consideraron como un signo de vitalidad de las ciudades, deben destacarse las dificultades que sufre el peatón para desplazarse por los lugares públicos cuando las aceras están prácticamente tomadas por los vendedores ambulantes, situación que, además, tiende a elevar los niveles de inseguridad.

Al igual que la calle, se mercantilizaron los parques públicos en una ciudad que, como es el caso de Caracas, está altamente congestionada y tiene una de las relaciones área recreativa–número de habitantes menos equilibradas del mundo. El aumento de las tarifas de acceso a esos espacios –política que persiguió el autofinanciamiento frente a la crisis– perjudicó mayormente a la población de escasos recursos, que vivía hacinada en los barrios pobres. Esta mercantilización en ocasiones implicó la exclusión de la población pobre de estas áreas de recreación y su reapropiación por los grupos de ingresos medianos para actividades deportivas tales como maratones, caminar, correr, etc.

Los grupos de escasos recursos también se reapropiaron de algunos espacios abiertos que se hicieron accesibles a través de la apertura del sistema de metro en Caracas, en enero de 1983; con su llegada, algunos espacios recreativos fueron abandonados por las capas medias por considerarlos “inseguros”, lo que produjo un aumento de la segregación socioespacial. Tal fue el caso de algunos paseos y centros de actividades comerciales y recreativas al aire libre, como el bulevar de Sabana Grande, que fue uno de los lugares de recreación favoritos de la clase media caraqueña en los años cincuenta, sesenta y setenta. Sin embargo, con la apertura del metro, que facilitó mayor accesibilidad a la población de escasos recursos, la clase media se desplazó hacia los modernos centros comerciales que para la época estaban alejados de las líneas de transporte masivo.

No obstante, no todos los espacios urbanos fueron abandonados por un grupo social y recuperados por otro. El crecimiento metropolitano llevó a los caraqueños de esa época a desplazarse menos a pie y más en vehículo —en el caso de los grupos medios y altos— o en transporte público —en el caso de las personas de ingresos bajos— Por otro lado, la inseguridad contribuyó al cambio de los patrones de recreación e hizo que las calles, las plazas, los bulevares al aire libre y, en general, los espacios públicos abiertos se utilizaran menos, a pesar de que Caracas ha sido catalogada como “la ciudad de la eterna primavera”. Estos sitios fueron sustituidos por lugares recreacionales cerrados, tipo centro comercial, en los que la gente se siente más segura. Al caer la noche, muchas de las calles y los espacios abiertos, otrora dinámicos, se transformaron en espacios de nadie, sin custodia policial, y sobre todo “sin los ojos” de los ciudadanos que vigilan.

La segregación espacial resultante de la crisis puede interpretarse como un proceso de desdemocratización de la ciudad capital, puesto que la “privatización y mercantilización de la ciudad”, junto con las medidas de exclusión adoptadas por los propios ciudadanos para garantizar la seguridad personal —que, en última instancia, es una de las funciones fundamentales que debe cumplir el Estado—, tienden a debilitar la democracia, al restringir el acceso de algunos grupos sociales a los espacios públicos de mayor calidad ambiental cuando estos son privatizados.

*Las organizaciones sociourbanas frente a la crisis:
Cooptación y desmovilización*

Dada la inestabilidad política reinante después del Caracazo, debido al cuestionamiento no solo del gobierno vigente sino también de la pérdida de credibilidad en los partidos políticos, el presidente Pérez dio curso a leyes descentralizadoras que eran ampliamente demandadas por las asociaciones ciudadanas, pero que se encontraban trabadas en el Congreso Nacional. De esa forma, a fines de 1989 se sancionó una reforma

a la LORM y, a comienzos de 1990, se creó el primer Reglamento de Participación Ciudadana (RPC) de esta ley, el cual otorgó mayor poder político a las asociaciones de vecinos en la gestión urbana local.

Los efectos en el ámbito local de la nueva LORM, junto con otras leyes descentralizadoras –tales como la Ley Orgánica de Descentralización y Transferencia de Competencias y la Ley Orgánica del Sistema Electoral, también aprobadas en 1989–, fueron la constitución de municipios autónomos; la mayor participación de los ciudadanos en la elección de autoridades del ámbito local-municipal, debido a la institucionalización de la figura del alcalde y su elección directa y uninominal; y la elección uninominal de gran parte de los concejales, así como también la elección de las juntas parroquiales por planchas.

Sin embargo, con la aprobación de la LORM y su respectivo reglamento de participación, se acentuaron los intentos de cooptación por parte de los partidos políticos, sobre todo de las organizaciones populares, lo que fraccionó el movimiento ciudadano de base vecinal. A ello contribuyó la crisis económica y política de la década 1989-1999, que se asoció con altos niveles de ingobernabilidad, dada la incapacidad del Estado para institucionalizar los conflictos y canalizar los intereses de la sociedad civil. Debido a su baja credibilidad, partidos políticos tales como Acción Democrática y Copei –que previamente habían creado los burós vecinales y las secretarías de participación vecinal para buscar adeptos– penetraron las organizaciones ciudadanas e intentaron cooptarlas, con éxito en el caso de las organizaciones populares.

Si bien tal cooptación pareció debilitarse por la falta de legitimidad que sufrieron los partidos políticos como consecuencia de las movilizaciones sociales que se generaron en su contra después del Caracazo, en los años noventa, cerca del 70% de las asociaciones de vecinos habían sucumbido a los partidos políticos o a prácticas no democráticas de presidencialismo y proyección personal (véase Santana, 1993). Como resultado, las “agendas” de estas asociaciones, que sobre todo en las ciudades grandes como Caracas eran bastante activas, se paralizaron y las asociaciones de vecinos tendieron a desmovilizarse.

Sin embargo, los partidos políticos no mostraron el mismo interés en cooptar los movimientos sociales cooperativista, popular, de mujeres y ambientalista, quizás porque estos no tenían el poder político que se les asignó a los vecinos a través de la LORM de 1989. Como consecuencia, estas organizaciones pudieron desarrollarse de manera más autónoma y constituyeron en los años noventa la plataforma de apoyo al movimiento ciudadano que se mantuvo alejado de los partidos políticos.

Socialismo petrolero del siglo XXI (1999-2010)

Territorialidad política y geografía de guerra: Polarización y feudos urbanos

El modelo económico basado en la renta petrolera continúa vigente en los albores del siglo XXI. No obstante, una vez electo el presidente Hugo Chávez, la democracia representativa y liberal de la Constitución de 1961, que orientó las políticas públicas de los años setenta, ochenta y noventa, se transformó en un modelo de “democracia participativa y protagónica” que se plasmó en la Constitución Bolivariana de 1999. En esta última se enfatizaron los conceptos de inclusión y de ciudadanía, y se abrió la posibilidad de que los distintos actores urbanos participaran activamente o fueran “protagonistas” en la producción de la ciudad y en la gestión de las políticas públicas.

Después del golpe de Estado de la oposición política contra el presidente Chávez en el año 2002, y a pesar del fallido intento de este por reformar la Constitución vía referéndum en el año 2007, el discurso y las acciones estatales se orientaron explícitamente contra el capitalismo, en un intento por imponer el denominado “socialismo del siglo XXI”. Por otro lado, el sesgado discurso presidencial (Lozada, 2008), junto con los intentos por desmontar el modelo capitalista liberal para avanzar hacia el nuevo modelo geopolítico y organizativo, agudizó la grave crisis de gobernabilidad política que se venía gestando desde la década de los noventa; ello hizo que la polarización social y política latente que había emergido momentáneamente con los sucesos del Caracazo aflorara al iniciarse la década del 2000.

La Constitución de 1999 ha tenido un fuerte impacto en la configuración socioespacial y en la dinámica urbana caraqueña. Por un lado, no resolvió política, jurídica ni económicamente el tema de cómo articular el estatus de capital que tiene Caracas y su rol como metrópoli principal con los cinco municipios autónomos que la conforman, por lo que los conflictos entre el nivel central y el local se han agudizado y han adquirido un tinte político. Tales conflictos tienen un fuerte impacto en la gestión de las políticas urbanas, pues el marco jurídico para el ordenamiento urbano de Caracas tiene algunos rasgos que dificultan continuar con los avances de descentralización logrados en la década de los noventa, lo que vulnera en algunos casos el principio de democracia participativa presente en la Constitución de 1999. Por ejemplo, se han generado conflictos políticos y por recursos, además del solapamiento de competencias entre los distintos niveles de gobierno de la capital, como es el caso del jefe de gobierno del Distrito Capital, que fue nombrado por el presidente Chávez en vez de ser elegido en las urnas o mediante referéndum, como sí lo fueron el alcalde metropolitano y los cinco alcaldes de los municipios (Álvarez Itriago, 2010).

Los conflictos y las confrontaciones urbanas de la década del 2000 también respondieron a los intentos de implantación del modelo de socialismo del siglo XXI; de hecho, las movilizaciones y protestas urbanas se dieron en dos direcciones: unas contra las políticas y los intentos de socialización de la propiedad privada por parte del grupo opositor al modelo, y otras a favor de las políticas del presidente Chávez. Como consecuencia de esta dinámica, la primera década del siglo XXI muestra a Caracas como una ciudad en eferescencia, cuya ciudadanía se encuentra dividida en dos grupos antagónicos, ambos movilizados políticamente, y en la que cada uno se expresa en la ciudad en diferentes “nichos” o espacios. Sin embargo, con frecuencia, ambos reivindican o intentan apropiarse de los espacios públicos simbólicos, como la plaza Bolívar de Caracas o la sede de la estatal petrolera PDVSA en la urbanización La Campiña, que fueron tomadas durante los graves conflictos políticos de 2002-2004 por los adeptos al presidente Chávez.

La oposición política, por su parte, instaló su centro de movilizaciones en la plaza Altamira y alrededores y en la sede de la estatal petrolera PDVSA en la urbanización Chuao.

En mayor grado que en otras ciudades, en Caracas la protesta política y la lucha por la democracia se expresaron, de 2002 a 2005, en los espacios públicos y privados más que en las urnas o a través de la vía electoral. Por otro lado, en la medida en que la pobreza y los niveles de desigualdad se acentuaron, las diferencias de clase que existían se transformaron en diferencias políticas; tal como se ha señalado, después de la violenta explosión social del Caracazo, los conflictos sociourbanos capitalinos se impregnaron con contenidos de clase y derivaron en una lucha de clases en la que estas se enfrentaron de forma polarizada. Estas diferencias de clase, que pueden equipararse con divergencias político-ideológicas, trascendieron el ámbito de lo social y político al expresarse territorialmente en la calle, las plazas, los parques o frente a edificios públicos con valor simbólico. El espacio público caraqueño se convirtió al mismo tiempo en un espacio de encuentro entre ciudadanos afines en términos sociales e ideológicos y de guerra, desencuentro y lucha urbana entre desiguales.

En Caracas, en la década 2000-2010, las diferencias políticas y sociales, el miedo, el desánimo y la frustración política estimularon la exclusión en los espacios públicos capitalinos, además de crear fuertes procesos de segregación espacial y de polarización social. Como resultado de la polarización sociopolítica, se desarrolló lo que el sociólogo Tulio Hernández denominó como una “gramática de guerra”⁴, caracterizada por el secuestro de los lugares públicos de la ciudad capital por un grupo político, ya sea del gobierno o de la oposición, lo que generó espacios de exclusión no democráticos.

La polarización sociopolítica característica de la primera década del siglo XXI se ha dado con mayor fuerza en Caracas porque tiene más diversidad de clases sociales y mayores diferencias político-ideológicas. Esto llevó a los ciudadanos, independientemente de su ideología, a la apropiación y la delimitación –simbólica o real– del espacio público y a

su tratamiento como “feudos/guetos”, ya que los espacios de “los unos, los amigos” no podían ser traspasados por “los otros, el enemigo” sin que se diera una confrontación entre ambos (García-Guadilla, 2006). Como consecuencia, surgieron en la ciudad capital formas de lucha urbana violentas y prácticas antidemocráticas, de intolerancia y excluyentes, tales como la toma violenta de calles y avenidas o las “guarimbas” (García Dangles, 2004; López Maya, 2005), las cuales sirvieron de justificación a las acciones de exclusión espacial y social del “otro”, a pesar de que pretendían defender los derechos de ciudadanía que ampara la Constitución.

En Caracas, las luchas por la denominada “democracia participativa” se han “especializado”, expresándose de forma dinámica tanto en los ámbitos privados de la residencia u hogar familiar como en los ámbitos públicos de la calle, plaza o autopista de las ciudades. Las consecuencias han sido la creación de feudos y guetos urbanos en la ciudad que responden a las diferencias sociales y políticas; la territorialización de los conflictos políticos; la aparición de espacios altamente segregados; la pérdida de libertad para desplazarse en la metrópoli, dado el alto riesgo de ser identificado con el “otro”; el creciente deterioro de los servicios y de la calidad de vida de los ciudadanos; y el surgimiento de los espacios del miedo y de la violencia. En síntesis, se perdió el derecho a la ciudad: hoy hay exclusión, desdemocratización y descuidanización.

El territorio de Caracas no es uno sino múltiple; podría hablarse de territorios políticos —el chavista por un lado y el de la oposición por el otro— en los cuales la tarea de identificar la localización de las actividades urbanas es de índole no solo geográfica sino también clasista. El territorio chavista es el de las barriadas pobres localizadas en las cuatro márgenes cardinales de la ciudad y, como lo apuntaba el periodista Tayanem Hernández⁵, es el espacio donde los índices de violencia urbana son mayores, dada la falta de vigilancia y control policial. Su ubicación marginal se vuelve estratégica a la hora de los conflictos, porque en este territorio se pueden cerrar (aislar) las murallas y puertas de acceso a la

5 *El Universal*, Caracas, diciembre 22 de 2002, p.1-7.

ciudad y a sus actividades, tal como ocurría con las murallas de la Edad Media. En contraposición, el territorio de la oposición es fundamentalmente el de las urbanizaciones de clase media ya mencionadas.

Entre el 2002 y el 2006, la geografía de los conflictos muestra que el espacio o territorio chavista cubría el centro de la ciudad, muy cerca del palacio de Miraflores, donde se ubican el puente Llaguno, la “Esquina Caliente” y la plaza Bolívar, espacios que sirven de sede casi permanente a los defensores más radicales del presidente. También, cubría temporalmente la avenida Bolívar, cuando allí se instalaba el Mercado Popular Chavista; el paseo Los Próceres y la plaza O’Leary, cuando en estos se realizaban actos de masas políticos o recreativos como el “Gaitazo”; la plaza Venezuela, que representa el límite simbólico entre el este y el oeste y es utilizada frecuentemente por el alcalde del municipio Libertador para realizar mítines y actividades festivas vinculadas con dicha alcaldía; y la calle frente al edificio sede de Petróleos de Venezuela (PDVSA) en la urbanización La Campiña, que, si bien fue por un tiempo un espacio de competencia entre el chavismo y la oposición, finalmente fue cerrada y apropiada por el primero.

En contraste, el espacio o el territorio de la oposición incluía a la plaza Altamira o plaza Francia, convertida en símbolo al ser declarada por los militares antichavistas en el 2002 como plaza de la Libertad y territorio libre; y la plaza de PDVSA en Chuao, rebautizada como plaza de la Meritocracia, en honor a la huelga del personal profesional y técnico realizada un poco antes del 11 de abril del 2002. De forma temporal o menos permanente, según el conflicto, son territorios de la oposición la autopista del Este a la altura del distribuidor Santa Fe y la Francisco Fajardo a la altura del distribuidor Altamira; las calles de urbanizaciones de clase media tales como La Florida, El Paraíso, Cumbres de Curumo; y algunas plazas y avenidas como la plaza Candelaria y la avenida Victoria, escenarios de fuertes cacerolazos, “trancazos” y otros eventos, por ubicarse en la frontera entre los dos territorios. La mayor parte del territorio chavista se encuentra en el municipio Libertador (oeste de la ciudad de Caracas) y en el municipio Sucre (al este); el territorio de la oposición abarca los municipios Chacao, Baruta y El Hatillo, todos ellos en el este

de la ciudad. En estos tres municipios viven los grupos con mayores ingresos socioeconómicos; no obstante, su tamaño poblacional es al menos diez veces menor que el del municipio Libertador

El recorrido por los territorios chavistas y de la oposición, que incluye barriadas pobres, afluentes urbanizaciones de clase media y espacios públicos que ambos comparten; la observación crítica sobre la clase social de los peatones que se desplazan por las calles, plazas y avenidas de Caracas; y, finalmente, el análisis de las características físicas del espacio y la naturaleza de las actividades que en estos espacios se realizan muestra una ciudad sitiada, con rejas, alambrado eléctrico, casillas de vigilancia y hasta barricadas en casas, edificaciones, calles y urbanizaciones para salvaguardar la propiedad privada de la clase media y alta. Es una metrópoli en la que los ciudadanos no se identifican ni se apropian de los espacios públicos que están deteriorados y son inseguros; en la que muchos espacios públicos han sido privatizados, lo que reduce la ciudad del ciudadano; en la que las calles y los espacios de circulación peatonal han sido apropiados por los comerciantes informales, no para cuidarlos sino para transformarlos al uso económico. En suma, se muestra una ciudad en la que los procesos de segregación socioespacial se han exacerbado como consecuencia de la creciente polarización social y en la que los conflictos políticos se han territorializado (García-Guadilla, 1998 y 2006; García Sánchez y Villá, 2001).

Caracas, ciudad que en el pasado se asumía como un ejemplo de “la convivencia de los barrios marginales con las modernas urbanizaciones de clase media” y de “una sociedad de clases sin lucha de clases”, es hoy una ciudad sitiada, dividida y orientada en dos direcciones contrapuestas socialmente y altamente segregada desde el punto de vista espacial y de desempeño de las actividades. Los espacios de convivencia social se han homogeneizado de forma contraria y segregada, y se han dividido en “espacios de los pobres y espacios de la clase media”. Esta separación tiende a coincidir con los espacios de quienes apoyan al presidente Chávez y los de sus adversarios, por lo que en Caracas se han reproducido las “áreas naturales” de la Chicago de 1920, entendidas estas como áreas territoriales homogéneas en términos socioeconómicos.

En contraste con aquella Chicago, el desencadenante de los conflictos espaciales en la Caracas de la década del 2000 es fundamentalmente de carácter político; es decir, el apoyo o el rechazo al presidente Chávez. A pesar de las diferencias políticas y sociales, los chavistas y la oposición coinciden en la forma de plasmar estas diferencias de forma segregada en el territorio que ocupan y, sobre todo, en “excluir al otro” de dicho territorio. Es así como Caracas ha pasado a ser una ciudad en la que se dan fuertes confrontaciones de clase asociadas al espacio que se ocupa: si se es pobre, se tiende a ser chavista y a vivir en el oeste, mientras que, si se tiene algo que perder (clases media y alta), se opta por la oposición política, que se ubica preferentemente (aun cuando no exclusivamente) en el este de la ciudad capital.

Las organizaciones ciudadanas de clase media y de los sectores populares que en el pasado hegemonizaron la lucha por la democracia participativa, al sentirse amenazadas por el enemigo —el “otro”— han priorizado sus intereses de clase en las respuestas dadas a la crisis política y urbana, por lo que han tendido a utilizar estrategias cuasi militares para defender los espacios privados del hogar o residencia familiar, el edificio o condominio y la urbanización en que habitan; en sus palabras, se trata de “defender la familia, la propiedad y la democracia”. En ocasiones, lo hicieron mediante planes y estrategias violentas, excluyentes y antidemocráticas; para ello, se apoyaron en organizaciones preexistentes, como el condominio de vecinos a nivel de edificación o las asociaciones de vecinos a nivel de la urbanización, ambas figuras sancionadas en el Reglamento de Participación Ciudadana de la LORM de 1989.

Las trasgresiones a los espacios del otro pueden ocasionar no solo heridos por golpiza o piedras, sino también muertos. Por ejemplo, el 11 de abril del 2002, fecha en que la oposición decidió llevar su protesta al palacio de Miraflores, sede del poder ejecutivo, ubicado en el centro de la ciudad y en territorio chavista, hubo numerosos muertos. También hubo dos adeptos al chavismo muertos con motivo de los intentos de la marcha de la oposición por llegar al emblemático paseo de los Próceres el día 6 de enero del 2003. Un policía metropolitano murió el 23 de febrero del 2003 por traspasar la frontera de adeptos al chavismo instala-

dos frente al edificio de la sede de PDVSA en la urbanización La Campiña. Esta violencia contra el otro se intensifica en los espacios que han sido apropiados según las diferencias políticas (adeptos a Chávez versus oposición) frente al “desdibujado e incrementalista proyecto bolivariano” que cada día, según sea la coyuntura política, parece delinearse de una manera distinta.

Sin embargo, dentro de este territorio urbano polarizado por la violencia política, el espacio “propio” tampoco garantiza la seguridad o integridad física, como lo demuestran las muertes en la plaza Altamira ocurridas el 6 de diciembre del 2002. Por otro lado, la expresión de esta violencia en espacios segregados políticamente tiene una vinculación estrecha con la diferencias socioeconómicas, por lo que la ciudad de Caracas ha tendido a polarizarse socialmente a la manera de un gueto, enfrentando, desde el punto de vista político y social, a la clase media y alta —que vive predominantemente en el sector este de la ciudad— con la población pobre —que tiende a vivir en el oeste—⁶. Esta relativa coincidencia entre las diferencias políticas y sociales estimula los estereotipos y marca cada vez en mayor grado el espacio urbano y las percepciones que cada uno tiene del otro; se delimitan de este modo los ámbitos de la ciudad en que se puede circular con relativa seguridad.

El recorrido de la cotidianidad metropolitana que se sugiere realizar mostrará asimismo la faceta antidemocrática de los procesos socioespaciales y políticos que están emergiendo en Caracas, y que se expresan en espacios del miedo y en ciudadanías de guerra que alientan procesos de descuidadización. Si se toma en cuenta que dichos procesos se vinculan con los distintos imaginarios sociales —los cuales, tal como se señaló, tienden a estar asociados con una posición de clase social—, el recorrido mostrará la cara de una ciudad dividida en geografías sociales estrechamente asociadas con la defensa de los estilos de vida de cada clase social. Para evitar la violencia urbana, es preciso conocer este mapa

6 Ni la segregación espacial ni la polarización social es total, ya que también existen pobres en el este, como en el caso de la parroquia Petare en el municipio Sucre, y urbanizaciones clase media, como El Paraíso y Montalbán, las cuales se encuentran ubicadas en el oeste.

ideológico-social y político, de manera de no traspasar sus límites o fronteras.

Como consecuencia de la espacialización caraqueña de las expresiones políticas a favor o en contra del presidente Chávez, la función de la calle, la plaza y la autopista se ha transformado, e incluso la identidad de muchos de estos espacios ha cambiado de forma permanente. Acciones como el cerramiento de las calles y autopistas, denominado “trancazo”, o las frecuentes y masivas concentraciones y marchas, que impiden también la circulación vehicular, se han vuelto cada vez más frecuentes. De este modo, la calle ya no sirve solamente para la convivencia ciudadana y para que circulen los peatones en su ruta hacia las actividades cotidianas, pues está ocupada en días laborales por los comerciantes ambulantes o buhoneros que han crecido prodigiosamente a la luz de la crisis económica, o por las personas que se movilizan para “manifestar o marchar”. La autopista ya no sirve solo para que circulen los vehículos, sino que puede estar cerrada por la multitud de gente que acude a marchar a favor o en contra del régimen, por los “trancazos” de la vía hechos por la oposición, por los mercados populares o por las expresiones recreativas e incluso religiosas que se instalan en las ocasiones especiales decididas por el gobierno o la oposición.

Otra de las expresiones antidemocráticas de la territorialización de los conflictos la constituyen las movilizaciones cívicas o marchas dentro de espacios que excluyen al “otro”. La existencia de estos espacios políticos o de conflicto aumenta la probabilidad de que en ellos se ejerza la violencia en caso de que el “otro” intente traspasarlos. Cada grupo, sea a favor o en contra de Chávez, tiene sus hitos y sus recorridos bien marcados, y no permite que “el otro” se desplace en estos espacios: cuando uno de estos grupos intenta entrar en el territorio del otro ocurren fuertes enfrentamientos, incluso físicos. Los espacios marcados por estas expresiones sociopolíticas, dentro de la elevada polarización social e ideológica existente, tienden a desdibujar su función urbana original, si no de forma permanente al menos en los momentos en que el conflicto político se activa y se instala en ellos: las autopistas no sirven para que circulen los vehículos en ruta a las actividades cotidianas, sino

para realizar manifestaciones multitudinarias, hacer vigili­as (con tienda de campaña y los enseres de un moderno *camping*) o albergar a las miles de personas en ruta a apoyar o rechazar el régimen; las plazas tampoco sirven para el descanso y la recreación pasiva, sino para expresar el apoyo o el rechazo político al presidente.

Los jóvenes de la clase media que en el pasado siguieron los hábitos norteamericanos de recreación son los primeros en reforzar esta nueva subcultura que incluye no solo las marchas, sino también la vestimenta que se utiliza para asistir a la misma, con colores de la bandera nacional, la música del folclor nacional que las anima y los símbolos y pancartas de sabor nacionalista. El incremento de las relaciones sociales cara a cara y el surgimiento de un espíritu de solidaridad entre iguales socialmente son también parte de esta subcultura de las marchas.

Esta subcultura “patriótica y nacionalista” que ha emergido recientemente en la clase media opositora también difiere de la de la clase pobre en lo que se refiere a la apropiación de los hitos y símbolos espaciales urbanos tradicionales y modernos. En una sociedad fuertemente dividida en clases sociales, los símbolos patrios tradicionales como la plaza Bolívar —en el centro de la ciudad—, el Panteón Nacional —donde reposan los restos del Libertador Simón Bolívar—, el palacio presidencial de Miraflores, la Asamblea Nacional y el paseo Los Próceres, entre otros, han sido apropiados por el sector que apoya al gobierno. Este territorio, que no le pertenece “a la clase media”, según los chavistas, tiene un elevado valor simbólico y patriótico; dentro del imaginario quizá no consciente de los adeptos a Chávez, se encuentra la idea que “solo los chavistas son los dueños de esos símbolos”. También se enfrentan lo tradicional y lo moderno dentro de estos espacios simbólicos, ya que la plaza Altamira, las autopistas Francisco Fajardo y Prados del Este y los espacios públicos contiguos a las grandes edificaciones, como la sede de PDVSA en Chuao —que son los espacios de protesta de la clase media y alta—, representan los símbolos de la moderna cultura petrolera.

Otro de los elementos que caracterizan a la ciudad de Caracas en la década 2000-2010 es el “caos urbano”, el cual no solo es producto de las múltiples y diarias movilizaciones y protestas (Provea, 2010) que congestionan el tráfico vehicular y dificultan el desempeño de las actividades urbanas, sino también de la falta de aplicación de las normas, reglas y regulaciones urbanas existentes por parte de los organismos encargados del ordenamiento de la ciudad y de la carencia de una cultura cívica ciudadana, pues se “protesta” pero no se aportan soluciones. A la escasez creciente y al deterioro de los servicios básicos y de infraestructura debe sumarse el aumento de la inseguridad, que convierte a Caracas en “la ciudad del miedo” (Rotker, 2000), donde los habitantes no se atreven a salir a la calle después del anochecer e incluso en el día, cuando se acuden con temor y reserva a los espacios públicos institucionales por toparse con “el otro”, a quien se ve como el enemigo, puesto que los imaginarios resultantes de la polarización llevan a creer que se puede ser objeto de agresión (Briceño León *et ál.*, 2009).

Organizaciones sociourbanas del socialismo del siglo XXI: Entre la cooptación y la autonomía

Organizaciones de la clase media y alta

A lo largo del proceso de confrontación política contra el gobierno, las organizaciones ciudadanas de clase media y alta dejaron vacío el espacio organizativo de defensa y mejoramiento de las condiciones de vida urbanas, se desdibujaron como organizaciones sociales y se transformaron temporalmente en organizaciones políticas, con la consiguiente pérdida de autonomía. Las organizaciones ciudadanas de clase media que en los años setenta, ochenta y gran parte de los noventa habían hegemonizado la lucha por la democracia participativa a través de Facur (Santana, 1988; Gómez Calcaño, 1987; Garrido y Ramos, 1994; García-Guadilla, 2005), en la década del 2000 tendieron a priorizar sus intereses de clase en las respuestas dadas a la crisis política y urbana; como consecuencia, desarrollaron una faceta antidemocrática.

Un ejemplo de ello fueron las asambleas de ciudadanos creadas en las urbanizaciones de clase media de Caracas después del golpe de Estado del 2002 contra el presidente Chávez, aprovechando la estructura de las asociaciones de vecinos. El objetivo de estas asambleas fue promover marchas y movilizaciones contra el poder ejecutivo, por lo que durante el período 2002-2005 se aliaron con la Coordinadora Democrática, organismo político que tenía como objetivo “sacar a Chávez” del poder (García, 2006; García-Guadilla, 2006). Otro ejemplo a destacar fue el diseño, por parte de las organizaciones ciudadanas de clase media, de los planes de contingencia o de guerra denominados Planes Comunitarios de Defensa Activa, los cuales fueron implementados en la ciudad capital el 23 de enero del 2003 con el objetivo de “repeler al enemigo”, que invadiría los espacios y urbanizaciones en que vivía la clase media. Tales organizaciones implementaron estrategias cuasi militares de defensa —e incluso armadas— que tenían como objetivo proteger los espacios privados del hogar o residencia familiar, el edificio o condominio y la urbanización de los pobres o de las “hordas chavistas” que en su imaginario de exclusión representaban al enemigo (García-Guadilla, 2003). A corto plazo, estas confrontaciones, alianzas e imaginarios de exclusión tuvieron profundos impactos en la dinámica social urbana de la capital, particularmente durante el período 2002-2005; a mediano plazo, sus efectos fueron reforzar las tendencias de privatización de los espacios públicos de las urbanizaciones de clase media y alta, y la segregación según clase social e ideología en Caracas.

Organizaciones populares

Las luchas urbanas populares se intensificaron a partir de la crisis de los ochenta debido a la falta de una política integral dirigida a tales sectores y a las medidas de corte neoliberal que se tomaron, incluyendo la privatización de los servicios urbanos básicos. Desde los ochenta hasta fines de los 90, los sectores populares organizaron sus luchas alrededor del acceso a los servicios básicos y a la vivienda. Sin embargo, la mayor parte

de las organizaciones sociales que surgieron en los sectores populares en los años setenta, ochenta y noventa para luchar contra la carencia y o escasez de los servicios básicos y de infraestructura social y para mejorar el hábitat nacieron ligadas a los partidos políticos de turno y tendieron a desdibujarse como tales en la medida que aquellos fueron perdiendo legitimidad y requirieron adeptos y los cooptaron de las organizaciones preexistentes.

En la década del 2000, bajo el estímulo del propio presidente Chávez y del lema de la democracia participativa y protagónica, se desarrollaron nuevas formas asociativas territorializadas, tales como los Círculos Bolivarianos (Hawkins y Hansen, 2006), las Mesas Técnicas del Agua (Arconada, 2005; Lacabana y Cariola, 2005), los Comités de Tierra Urbana (Antillano, 2005; García-Guadilla, 2007) y los Consejos Comunales (García-Guadilla, 2008), que, si bien originalmente tuvieron como objetivo el mejoramiento del hábitat, apuntaron hacia la construcción del “poder popular”. Se trata de organizaciones de base territorial cuya conformación tiene impactos positivos y negativos en la configuración espacial y social y en el proceso de toma de decisiones sobre el espacio local de Caracas.

Dos de las organizaciones más importantes en términos de los impactos espaciales y en la dinámica urbana son los Comités de Tierra Urbana (CTU) y los Consejos Comunales (CC). Los CTU son nuevas formas de organización de los sectores populares creados mediante el Decreto Presidencial 1666 (2002), de manera de regularizar la tenencia de la tierra y garantizar el derecho a la vivienda que sanciona la Constitución de 1999. Según la Oficina Técnica Nacional para la Regularización de la Tierra (2006), para el año 2006 existían casi seis mil CTU con presencia en la mayor parte de los barrios pobres del país y con una cobertura cercana al millón de familias (García-Guadilla, 2007). Constituyen una de las organizaciones sociales de base popular con mayor trayectoria, ya que en gobiernos anteriores se dieron frecuentes movilizaciones y formas organizativas de la población afectada por estos problemas. Al igual que en el pasado, los CTU defienden los derechos constitucionales de ciudadanía mediante las demandas del “derecho a la ciudad, al hábitat y a

una vivienda digna”. Según los estatutos, son espacios privilegiados de la democracia participativa, ya que a nivel formal deben ser democráticos en su estructura y funcionamiento, mientras que las decisiones importantes, incluyendo su propia constitución, deben tomarse en asambleas de ciudadanos. Las reivindicaciones asociadas al territorio que hacen los CTU llevan a que el espacio se convierta en uno de los elementos que proporciona identidad a la pluralidad de personas diversas; a su vez, la identidad sociocultural se basa en el rescate de “la forma de vida propia”, lo que significa que se reivindica el barrio como la forma legítima de vida social y de ocupación del espacio (Asamblea Metropolitana de Comités de Tierra Urbana de Caracas, 2004).

Los CC fueron dirigidos a todos los sectores y clases sociales, mientras que las Mesas Técnicas del Agua y los CTU se centraron en los sectores populares en los que existían carencias de servicios y problemas con la tenencia de la tierra en que se construyó la vivienda. Si bien los CC se propusieron formalmente como el sustituto de las formas de organización ciudadana preexistentes (asociaciones de vecinos de la clase media o juntas de promoción o de desarrollo en los sectores populares), estos han florecido mayormente en los sectores populares, pues, además de que la clase media los ve con desconfianza, el gobierno ha excluido sistemáticamente y ha negado la inscripción formal requerida a los CC que no comparten su ideología.

Al igual que los CTU, los CC son organizaciones sociales creadas por iniciativa presidencial para encarnar a un nuevo actor comunitario con capacidad de autodiagnosticar los problemas de su entorno y estimular el fortalecimiento de las comunidades y su arraigo por el espacio geográfico que habitan. Surgieron con motivo de las elecciones de diciembre del 2006 y se los adscribió a la Comisión Presidencial del Poder Popular. A diferencia de los CTU, los CC se dirigieron tanto a los sectores populares como a las clases medias y altas, a pesar de que la respuesta más favorable provino de los sectores populares. Una parte de la clase media vio en ellos el mecanismo para recuperar los espacios locales tradicionalmente defendidos por las asociaciones de vecinos y decidió constituirlos, aunque lo ha hecho más lentamente que los

sectores populares. También a diferencia de los CTU, los CC reciben financiamiento directo por parte del Estado para la autogestión de sus necesidades (García-Guadilla, 2008).

En los CTU, la emergencia de subjetividades socioterritoriales, que generaron identidades basadas en la diversidad cultural, democratización de la sociedad y rechazo a las prácticas populistas del gobierno, garantiza una mayor autonomía y potencial para constituir el “poder popular autónomo”. Supone, además, el enriquecimiento del concepto de ciudadanía debido a la emergencia de subjetividades sociales asociadas con nuevas dimensiones, tales como la inclusión en los aspectos materiales y posmateriales, la igualdad dentro de las diferencias y pluralidad cultural, y la participación en los procesos de toma de decisiones. Sin embargo, en la praxis de la mayoría de los CC se refleja una inclusión que implica la satisfacción de las necesidades básicas y materiales, pero que no contempla las necesidades posmateriales; una equidad identificada con la igualdad formal, difícil de concretar; y una participación que, al concentrarse en lo local, no permite trascender a niveles superiores. Además, los CC no tienen la capacidad de elevarse hacia nuevas formas de ciudadanía ni de construir un poder popular autónomo que fundamente la democracia participativa y protagónica, debido al alto potencial de ser cooptados por los actores afines al proceso bolivariano; reflejan, más bien, un “poder popular tutelado por el Estado”.

Dado que los impactos de estas organizaciones deben evaluarse en un plazo más largo, concluiremos el capítulo señalando que los actores urbanos y las organizaciones ciudadanas, si bien tienen el potencial y disponen de los mecanismos jurídico-constitucionales para participar en la gestión de los derechos de ciudadanía, también tienen limitaciones por la cooptación gubernamental de las organizaciones afines ideológicamente al gobierno, por la exclusión de que son objeto las organizaciones de la oposición y, sobre todo, por la polarización existente que se expresa en el uso, la distribución y la dinámica socioespaciales.

La Caracas del socialismo del siglo XXI es una ciudad en la que las tensiones democracia-antidemocracia y/o ciudadanización-desciudadanización se encuentran más exacerbadas debido a que el proceso

bolivariano está atravesado por las contradicciones que implican una propuesta de transformación social dentro de una sociedad profundamente polarizada. Esto se refleja principalmente en el espacio urbano, en los actores que lo conforman, en la dinámica urbana y en las organizaciones sociales ciudadanas. Por lo tanto, se requiere superar tal polarización si se desea hacer realidad la Constitución de 1999; es decir, democratizar el espacio público y estimular los derechos de ciudadanía.

Bibliografía

- Acosta, Maruja (1973). "Urbanización y clases sociales en Venezuela". *Revista Interamericana de Planificación*, Vol. 7, N.º 26: 22-44.
- Almandoz, Arturo. (1997). *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas: Fundarte/Equinoccio.
- Álvarez Itriago, Rosángel (2010). "Participación ciudadana en la creación del Distrito Capital durante el proceso constituyente venezolano de 1999". *Cuadernos del Cendes*, Año 27, N.º 75: 25-50.
- Antillano, Andrés (2005). "La lucha por el reconocimiento y la inclusión en los barrios populares: La experiencia de los Comités de Tierras Urbanas". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 11, N.º 3: 205-218.
- Arconada, Santiago (2005). "Seis años después: Mesas Técnicas y Consejos Comunitarios de Aguas". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 11, N.º 3: 187-204.
- Asamblea Metropolitana de Comités de Tierra Urbana de Caracas (2004). *Democratización de la ciudad y transformación urbana: Propuesta de los CTU a la Misión Vivienda*. Caracas: OTNRTT/Vicepresidencia de la República.
- Briceño León, Roberto y otros (2009). *Inseguridad y violencia en Venezuela. Informe 2008*. Caracas: Alfa.
- Brito Figueroa, Federico (1987). *Historia económica y social de Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.

- García, Elba Julieta (2006). “¿Continuidad o no de la participación ciudadana?: Las asambleas de ciudadanos en Caracas”. *Disertación de maestría en Ciencia Política, Universidad Simón Bolívar (USB)*, Caracas.
- García Dangles, Antonio Guillermo (2004). “La ‘guarimba’, delito común y crimen contra la paz”. *Aporrea*, N.º 3, goo.gl/8p6Cc (visitada el 20 de abril del 2006).
- García-Guadilla, María Pilar (ed.) (1991a). *Ambiente, Estado y sociedad. Crisis y conflictos socioambientales en América Latina y Venezuela*. Caracas: Universidad Simón Bolívar/Centro de Estudios del Desarrollo.
- García-Guadilla, María Pilar (1991b). “Crisis, actores y conflictos socio-políticos en la Venezuela postsaudita”. *Argos*, N.º 14: 1-18.
- García-Guadilla, María Pilar (1994). “Configuración espacial y movimientos ciudadanos”. En *Las ciudades hablan. Identidades y movimientos sociales en seis metrópolis latinoamericanas*, Tomás R. Villasante (coord.): 51-69. Caracas: Nueva Sociedad.
- García-Guadilla, María Pilar (1997). “Crisis, descentralización y gobernabilidad en el área metropolitana de Caracas”. *América Latina Hoy*, Vol. 15: 43-48.
- García-Guadilla, María Pilar (1998). “Ajuste económico, desdemocratización y procesos de privatización de los espacios públicos en Venezuela”. *Revista Interamericana de Planificación*, Vol. 30, N.º 119-120: 77-89.
- García-Guadilla, María Pilar (2003). “Territorialización de los conflictos sociopolíticos en una ciudad sitiada: Guetos y feudos en Caracas”. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, N.º 136-137: 421-440.
- García-Guadilla, María Pilar (2005). “La sociedad civil venezolana (1961-2004): Institucionalización de nuevas ciudadanías y luchas por la democracia”. En *Lectura sociológica de la Venezuela actual II*: 84-120. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- García-Guadilla, María Pilar (2006). “Organizaciones sociales y conflictos sociopolíticos en una sociedad polarizada: Las dos caras de la democracia”. *América Latina Hoy*, Vol. 42: 37-60.
- García-Guadilla, María Pilar (2007). “Ciudadanía y autonomía en las organizaciones sociales bolivarianas: Los Comités de Tierra Urbana

- como movimientos sociales”. *Cuadernos del Cendes*, Año 24, N.º 66: 43-73.
- García-Guadilla, María Pilar (2008). “La praxis de los consejos comunales: ¿Poder popular o instancia clientelar?”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 14, N.º 1: 125-151.
- García Sánchez, Pedro José (2004). “La forme privative de l’urbanité: Emprise sécuritaire et homogénéisation socio-spatiale à Caracas”. *Espace Géographique*, N.º 2: 1-17.
- García Sánchez, Pedro José y Marc Villá (2001). “De la sociabilidad vigilante a la urbanidad privativa. Homogeneización residencial, usos ciudadanos y ciudadanía en Caracas”. *Perfiles Latinoamericanos*, N.º 19: 57-82.
- Garrido, Francisco y María Luisa Ramos (1994). “Tejido social y organización comunitaria en Caracas”. En *Las ciudades hablan. Identidades y movimientos sociales en seis metrópolis latinoamericanas*, Tomás R. Villasante (coord.): 71-89. Caracas: Nueva Sociedad.
- Gasparini, Graziano (1968). “Formación de ciudades coloniales en Venezuela”. *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas (CIHE)*, N.º 10: 9-43.
- Gasparini, Graziano (1978). *Caracas, la ciudad colonial y guzmancista*. Caracas: Ernesto Armitano Editores.
- Gasparini, Graziano (1991). *Formación urbana de Venezuela en el siglo XVII*. Caracas: Armitaño Editores.
- Geigel Lope-Bello, Nelson (1979). *La defensa de la ciudad*. Caracas: Instituto de Estudios Urbanos y Regionales, Universidad Simón Bolívar.
- Gómez Calcaño, Luis (1987). *Crisis y movimientos sociales en Venezuela*. Caracas: Tropycos.
- Hardoy, Jorge (1972). *Las ciudades en América Latina*. Buenos Aires: Paidós.
- Hawkins, Kirk y David Hansen (2006). “Dependent society: The *Círculos Bolivarianos* in Venezuela”. *Latin American Reserch Review*, Vol. 41, N.º 1: 102-132.
- Lacabana, Miguel y Cecilia Cariola (2005). “Construyendo la participación popular y una nueva cultura del agua en Venezuela”. *Cuadernos del Cendes*, Año 22, N.º 59: 111-133.

- López Maya, Margarita (2005). *Del Viernes Negro al Referendo Revocatorio*. Caracas: Alfa.
- López Maya, Margarita y Luis Gómez Calcaño (1989). *Del pacto de Punto Fijo al pacto social: Desarrollo y hegemonía en Venezuela*. Caracas: Fondo Editorial Acta Científica.
- Lozada, Mireya (2008). “¿Nosotros o ellos? Representaciones sociales, polarización y espacio público en Venezuela”. *Cuadernos del Cendes*, Año 25, N.º 60: 89-105.
- Provea (2010). *Informe anual de derechos humanos 2010*. Caracas: Provea.
- Rotker, Susana (ed.) (2000). *Ciudadanías del miedo*. Caracas: Nueva Sociedad.
- Santana, Elías (1988). *El venezolano ante la crisis*. Caracas: Amón.
- Santana, Elías (1993). *El poder de los vecinos*. Caracas: Ecotopia.
- Zawisza, Leszek (1968). “Fundación de las ciudades latinoamericanas”. *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas (CIHE)*, N.º 13: 88-128.
- Zawisza, Leszek (1997). “Urbanismo”. En *Diccionario de la Historia de Venezuela. Tomo IV*: 143-158. Caracas: Fundación Polar.

III. Hacia la Caracas roja

Espacio y dinámica de la ciudad violenta¹

Silverio González Téllez*

La modernización de tres décadas (1960-80), enmarcada en la democracia institucional del pacto de Puntofijo y financiada por petrodólares, había hecho de Venezuela un país de metrópolis. Casi el 90% de la población ya era urbana, frente a un 10% a comienzos del siglo XX; una significativa transformación estructural de carácter irreversible (Fossi, 1984; Negrón, 1995). En Caracas, torres de concreto, acero y cristal albergaban las actividades financieras y los centros comerciales de lujo, servidos por redes de autopistas por las que se desplazaban lentamente, por efecto de las colas, automóviles de las mejores y últimas marcas mundiales al lado de Fords de los años cincuenta y camiones de carga larga. En las urbanizaciones ya no se construían quintas, sino altos edificios residenciales de clase media que aparecieron en valles y colinas de las zonas caras. Al lado, en la quebrada, en el cerro, en Catia y en Petare, competían los barrios de ranchos por el espacio. Ya tampoco abundaban ranchos de materiales de desecho, sino casas de barrio de columnas grises y ladrillos rojos que comenzaron a crecer vertical u horizontalmente, en más metros cuadrados de construcción de pisos, cuartos y techos, de acuerdo con las posibilidades del abigarramiento orgánico de las construcciones en los barrios de ranchos². La

1 El presente texto es una versión revisada de González Téllez (2005: 107-116).

* Es profesor titular de la Universidad Simón Bolívar (USB), Caracas. Direcciones electrónicas: sgonza@usb.ve y silverio.gonzalez@gmail.com.

2 Teolinda Bolívar (1995: 110) señala que el 90% de los barrios de Caracas se asientan en 10% de la superficie citadina, y en ellos habita el 41% del total de la población de la ciudad. La densidad en los barrios de ranchos llega hasta 5 730 habitantes por kilómetro cuadrado, de acuerdo con Villanueva (1995).

masificación era parte del paisaje de piedra, hierro y ruido y las redes de servicios llegaban a casi toda la ciudad, pero el crecimiento de esta ya no era igual.

El Área Metropolitana de Caracas (AMC) había pasado de un crecimiento interanual de 5% en la década de 1960 a uno de 1,67% en los años noventa (Negrón, 1995: 129). Su participación en la población total del país transcurrió del 20,1% al 14,8%, con una tendencia a descender al 12,5% en el 2010. Clasificada en el *ranking* octavo entre las veinte metrópolis latinoamericanas más pobladas en 1970, pasó al puesto undécimo en los noventa. Si bien su densidad de 41 habitantes por hectárea en el año 2000³ era alta comparada con la de Roma (14,6 hab./ha) o Washington (14,3 hab./ha), no lo era tanto en comparación a otras capitales latinoamericanas como México, Lima, Santiago o Bogotá, que registran una densidad que circunda los 100 habitantes por hectárea (Negrón, 1995: 130; Barrios, 1997: 19). Caracas se había detenido, tanto que algunas voces comenzaron a hablar de estancamiento, subconstrucción o subdensificación (Barrios, 1997). Claro está, ya era difícil hablar de un solo asentamiento cuando se nombraba a Caracas, puesto que todos los límites del viejo valle habían sido saltados y a los cinco municipios de la metrópoli central había que agregar el Litoral Vargas, Guatire-Guarenas, los Altos Mirandinos con San Antonio, Los Teques y la Panamericana, el Tuy Medio y Barlovento. Estas conurbaciones formaban parte de la interacción citadina y manifestaban un crecimiento mayor que el valle central, de entre 3% a 4% anual. Sin embargo, tomada en su conjunto, toda esa Región Capital de 9 880 km², con una densidad de 5 hab./ha, tenía un crecimiento, para finales de la década de 1990, de 2,3% anual, y se encontraba por debajo de la tasa de crecimiento demográfico nacional (Barrios, 1997).

3 La densidad del valle de Caracas se establece de acuerdo a la relación entre sus 3 323 000 habitantes del año 2000 y su superficie de 777 km², lo que resulta en 4 148 hab./km². Si se agregan los municipios y las parroquias del área censal (Carrizal, Los Salias, la parroquia Cecilio Acosta y la parroquia El Junko) o de la región metropolitana, resulta una densidad más baja. Pero si de los 777 km² se restan los parques Ávila, Macarao y el Área Protectora de Caracas, entonces la densidad casi se triplica en el valle de Caracas, según cifras manejadas por las autoridades metropolitanas en 2010.

Mientras tanto, la institucionalización democrática, que en las primeras décadas fue una vigorosa empresa cívica de amplio radio modernizador, dio signos de claro agotamiento. Los partidos del pacto, recelosos de una nueva intervención militar, habían copado los espacios de la sociedad civil, y pretendían el control y la organización de las más importantes expresiones populares para garantizar la perdurabilidad de un mínimo satisfactorio de democracia y no de la democracia en sí. Poco a poco, los espacios cívicos del pacto político “puntofijista” se quedaron sin ciudadanos y fueron sustituidos por los partidos⁴, lo que generó “un despotismo igualitario” acompañado de un “redistribucionismo social” (Pérez Schael, 1998; Romero, 2000).

Pero la renta petrolera como fuente de financiamiento del populismo comenzó a manifestar una caída desde 1981, tanto por el efecto de los pagos de la deuda como por la reducción de los precios, el incremento de la población y el aumento de los costos de la explotación petrolera. Se había alcanzado el punto máximo de la renta petrolera y era posible prever su deterioro como fuente del capitalismo rentista, al punto de que se comenzó a hablar de la Venezuela posrentista (España, 1989; Baptista y Mommer, 1987).

Tal fue el contexto de emergencia previsible que desde el Estado se formuló un proyecto de reforma y de ampliación democrática, consistente en llevar la democracia y la ciudadanía a todas las instituciones oficiales importantes. Era evidente que el viejo pacto había fracasado y que se requería reformular los términos de la democracia⁵. Las políticas de esa Comisión Presidencial para la Reforma del Estado (Copre) fueron, entre las más importantes, la descentralización de las funciones públicas, la democratización de los partidos y la depuración del poder judicial. Sin embargo, cuando el presidente Lusinchi (1984-1989) se dio

4 Acción Democrática (AD) fue organizado como partido leninista, controlado desde arriba, por Rómulo Betancourt, quien parecía temer el caos y los desmanes que llevarían de nuevo al país al terreno militar. Véase Caballero (2000).

5 Durante la presidencia de Jaime Lusinchi (1984-1989) ya no se respeta una de las principales disposiciones del pacto de Puntofijo, la de compartir el poder con los partidos de aquel.

cuenta de que le estaban proponiendo dejar una importante cuota de poder, sencillamente congeló el trabajo que él había encargado (Carrera Damas, 2000); era la prueba definitiva de que los partidos y su “casta política”⁶ en el gobierno serían incapaces de reformarse ellos mismos. Las instituciones se habían convertido en grandes cascarones de remoto prestigio que solo servían para mantener clientelas y adelantar mínimas rutinas administrativas. Sus consignas resultaron palabras sin sentido.

Cuando Carlos Andrés Pérez (1989-1993) fue reelecto presidente sobre la ilusión popular de un renovado reparto rentista y anunció un país quebrado y con requerimientos de terapia de choque, la sorpresa es mayúscula. Del desencanto se pasó a la rabia; la expresión popular en la calle no demoró, a través del denominado “sacudón” o “Caracazo” del 27 de febrero de 1989. Un aumento mayor del autorizado en los pasajes del transporte público en la capital, que los transportistas querían cobrar justificándose con el reciente aumento de la gasolina, fue la chispa que inició la llamarada callejera. Desde Guarenas, muy temprano en la mañana, al momento de tomar el transporte y al percatarse la población de los cambios de tarifas, se iniciaron los actos espontáneos de calle, que culminaron con la destrucción de “todos los establecimientos comerciales, módulos policiales y el terminal de transporte de esa ciudad” (López Maya, 2000: 99). Mientras tanto, la llama del pueblo, que bajaba de los cerros y de las torres residenciales, se extendió por toda la ciudad, e hizo arder vehículos, obstaculizó las vías y saqueó los comercios, en una jornada cuya característica más particular era su espíritu festivo. Fue el día de la risa, como dijo algún participante. Los motorizados, en tanto, jugaron el particular rol de esparcir noticias, gente y nuevas protestas a lo largo de la ciudad. Las fuerzas del Estado estuvieron el primer día sin orden de actuar, para ir arreciando su actuación en los días sucesivos, cuando ya la gente no quería salir de la calle. El resultado final fue una amplia represión militar y policial que dejó un saldo de 396 muertos registrados y centenares de millones de dólares en pérdidas: “La relación entre la multitud y la autoridad que caracterizó los sucesos [...] hirió profundamente la democracia venezolana” (López Maya, 2000: 101). La

poca confianza en la ley y el orden se terminó de desmoronar; la violencia, como “una expresión límite del conflicto social” (Sanjuán, 2000: 87), se convirtió en el lenguaje cotidiano de las ciudades y también en los actos más frecuentes para expresar el descontento por las cosas, desde las más comunes, como la falta de agua, hasta cuestiones más graves, como la injusta muerte de un vecino, compañero o familiar. El sistema político se volatilizó y cualquier cambio brusco fue posible⁷.

Fue el reinicio de la “política de la calle”, según la cual las multitudes la tomaron de nuevo para interpelar extrainstitucionalmente a las autoridades; estas expresiones no se veían en Caracas con tal intensidad desde los sesenta. Las autoridades y los políticos experimentados y sensibles sabrían que la política ya no se decidía desde el cogollo y en las cúpulas de las instituciones, sino en diálogo con la calle y su efervescencia. Así fue como Rafael Caldera se hizo reelegir, ya que fue el único político que, con una estrategia antipartidos, se hizo eco de la calle y se solidarizó con ella en los días sucesivos al sacudón.

En los años posteriores al sacudón hasta septiembre de 1994, Provea (institución no gubernamental encargada de la defensa de derechos humanos) reportó 4 237 protestas populares en todo el país, que involucraron marchas, cierres de calles, tomas de establecimientos, saqueos, disturbios, huelgas de hambre y paros cívicos, indicadores de la efervescencia del momento (en López Maya, 1999: 222). Más grave aún, los militares y sus armas volvieron a la escena política de la ciudad, que habían dejado hacía tres décadas; un grupo de ellos intentó tomar el poder dos veces en el mismo año de 1992. Para una generación que nunca había visto choques armados de carácter político, fue significativo contemplar tanques irrumpiendo en el Palacio Presidencial o aviones bombardeando las instalaciones militares en plena ciudad de Caracas. Los golpes fracasaron, pero la agitación de la calle se tradujo finalmente en forma civil y legal y el presidente Pérez fue destituido.

7 Una de ellas fue la rápida aceptación por parte del gobierno y de la casta política de la elección popular de gobernadores y alcaldes, en 1989, lo que mostró una forzada flexibilización que, en efecto, permitió un acercamiento de las nuevas autoridades locales a sus electores y un aire de renovación y actuaciones exitosas en varias ciudades.

En el siguiente período presidencial de Caldera (1994-1999), los hechos de protestas se redujeron a menos de dos mil. Esta contracción numérica no se debe interpretar como una disminución en la disposición a salir a la calle para protestar, puesto que esta se mantenía y hasta aumentaba⁸; ello parece establecer un punto común en toda aquella expresión no organizada, fragmentada, puntual, en la cual “cada sector protestaba por lo suyo”, pero, a fin de cuentas, con una racionalidad política. “Solo paralizando alguna actividad o saliendo a la calle se pueden lograr reivindicaciones, obligar al Estado a negociar o a responder, expresar la propia posición y/o llamar la atención de la opinión pública”; es decir, se obtenía atención (Salamanca, 1999: 248, 246).

Al mismo tiempo, las ciudades de los noventa, particularmente las metrópolis, fueron escenario de un inusitado aumento de la violencia criminal en todas sus expresiones, y en particular a través de la horrible faceta del homicidio con armas de fuego. La ciudad de Caracas había experimentado un crecimiento del número de homicidios en un 500% entre 1989 y 1999, y el 92% de estos homicidios había ocurrido como consecuencia de una herida producida por armas de fuego (Briceño León, 1997: 22). Era una epidemia que ubicaba la mortalidad promedio por homicidio de Caracas, en los jóvenes entre 15 y 29 años, en 222 por 100 000 habitantes, y constituía la primera causa de muerte de hombres jóvenes entre 15 y 40 años en toda Venezuela (Sanjuán, 2000: 88); esto, sin abundar en la cantidad de aquellos que no mueren pero quedan lesionados o discapacitados después de haber sufrido la violencia, que se ha calculado para Caracas entre 158 a 267 por cada 100 000 habitantes (Briceño León, 1997: 7).

El sacudón de 1989 había roto muchos diques morales e institucionales, a lo que contribuyó la crisis económica: saltos inflacionarios y del valor del dólar, que depreció como nunca antes la moneda nacional y los ingresos, así como la quiebra de la mitad del sistema bancario y la pérdida de muchos ahorros. La crisis de expectativas de ascenso y la

8 En 1995, 58% de los venezolanos, de acuerdo a la encuesta de Mercanálisis, se manifestaron dispuestos a protestar en la calle (*El Universal*, Caracas, 8 de julio de 1995, citado por Salamanca, 1999: 245).

desintegración social eran gigantes. La supervivencia comenzó a ser la única preocupación en el arrasamiento generalizado de esperanzas y confianzas que se gestó en esos días.

El consumo y la venta de las drogas ilegales, con su carga delictiva, fue refugio de contingentes de desempleados y de sin futuro. En ese sentido, Ana María Sanjuán encontró que la “crisis de legitimidad que confrontaba el Estado venezolano había erosionado también su facultad de mantener el monopolio legal de la violencia y el uso de sus instrumentos de coerción, ocasionando un incremento exponencial de la criminalidad y violencia urbanas en las principales ciudades del país” (2000: 84).

A lo malo le seguía lo peor: la angustia y el miedo que se instalaban en las relaciones de los ciudadanos. La metrópoli era una escena del apocalipsis: una versión de la “ciudad negativa” asociada a la desintegración social, al conflicto violento, a la decadencia. Ser ciudadano —es decir, tener derechos y deberes como un miembro pleno de una sociedad de iguales en que lo único superior es la ley— pasó a ser un privilegio de pocos. La vivencia mayoritaria y cotidiana de la desigualdad, la injusticia y la inseguridad hacía desaparecer cualquier vestigio de ciudadanía, y ¿en qué se convertía una democracia sin ciudadanos y sin Estado de derecho? Susana Rotker lo respondió con otra pregunta: “¿Qué queda más que un grupo de gente compartiendo un mismo espacio geográfico, desconociendo la una de la otra y a la espera de su hora de revancha o de su hora de autodefensa?” (Rotker: 2000: 220). Porque la realidad de la impunidad de los delitos estaba allí para demostrar cómo en los sectores mayoritarios, sin recursos económicos, la violencia no tenía freno. En efecto, en la última década había permanecido sin sentencia un 95% del total de los delitos en Venezuela (Sanjuán, 2000: 89). Esto mostraba una falta de justicia institucional que hizo surgir con fuerza los ajusticiamientos colectivos extrainstitucionales sin fórmula de juicio, tanto por pobladas de los barrios como por organismos parapoliciales estimulados por temerosos comerciantes y empresarios.

Cuando las mayorías no tienen derecho a tener derechos, entonces la democracia deviene una pantomima, y su capacidad de cohesionar la sociedad es bastante nula. La convivencia cotidiana era mantenida por

un frágil equilibrio de precaución, buenas intenciones mayoritarias y arreglos sin mediación de leyes ni autoridades. Pero bastaba un conflicto importante para volver a encontrarse sin forma de resolución justa. Se instaló la desconfianza en el otro⁹; los que tenían algo consideraban al que menos tenía como un potencial ladrón. Se criminalizó la pobreza, se hicieron rutina el hurto y el robo al que más tenía, con lo cual comenzó un encerramiento en las casas de todo el que tenía algo que perder en la calle, comenzando por la posibilidad de perder la vida.

Desde la perspectiva de los pobres de la ciudad, la posesión de objetos se definió como criterio de justicia (Rotker, 2000); por eso, se podía morir o matar por un par de zapatos Nike. Sin embargo, no era la pobreza el motivo de la violencia, puesto que las grandes ciudades, comenzando por Caracas, son las que menos proporción de pobres tienen: 21% de los hogares del AMC son pobres, mientras que en los asentamientos por debajo de 25 mil habitantes aumentan al 63%. De hecho, las ciudades venezolanas mostraban en esa década de los 90 importantes logros que permitían establecer una asociación significativa entre no ser pobre y vivir en metrópolis (PNUD-OCEI, 2001). Pero fue en las grandes ciudades donde las expectativas de ascenso se vieron más frustradas, particularmente para las generaciones jóvenes de los sectores medios y populares. No obstante habitar en casas con suficientes cuartos y servicios sanitarios, contar con ingresos para la alimentación y tener una educación básica, el hecho de que las perspectivas futuras de la gente joven estuviesen cerradas era un aliciente de la violencia social (Briceño León, 1997).

9 Nos referimos al otro en la calle, al otro institucional o autoridad. En una encuesta auspiciada por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se encontró que un 85% de los caraqueños reveló tener poca o ninguna confianza en el sistema de justicia, mientras que un 95% dijo que la justicia favorecía a los ricos y, además, un 50% estaba en favor de buscar la justicia por sus propias manos (en Sanjuán, 2000: 90). El Latinobarómetro, encuesta de opinión pública de mayo del 2001, encontró que solo un 17% de los venezolanos señalaba que se podía confiar en la mayoría de la gente, y que el 81% pensaba que nunca eran suficientes las precauciones que había que tomar frente a los demás (en Torres, 2001). El Estudio Mundial de Valores encontró, para el año 1996, que un 86% de los venezolanos decía que no se podía confiar en la gente (Welsch, 1997).

La violencia y sus víctimas se convirtieron en el tema de conversación de cualquier reunión, en la cual cada quien adoptaba el papel de irremediable víctima sufrida como un destino, una fatalidad o una lotería esta vez trágica, o más bien “melodramática”. Allí se cuentan las anécdotas de la violencia que “desarman, inhiben, aterran, dan lugar a mínimos brotes de resistencia y a fin de cuentas anulan la voluntad cívica” (Monsiváis, 2000: 232). Es la idea que anda en el aire de fin de mundo, de que ya está todo decidido, determinado, no hay nada que hacer, solo queda protegerse, esperar que no le pase a uno todavía; se trata de una “ideología del no otro” o de la negación del otro, y “el cambio de la sociedad se ha dado en que uno solo se siente confiado en su miedo, no en su valor”. Es la desaparición de la relación ciudadana, de la autonomía y del libre albedrío de los individuos, incluso como ideal. La violencia melodramática apareció como la realidad plena, particularmente reflejada en la televisión y en el cine; en ella se exacerbaban la fatalidad y las acciones extremas (Monsiváis, 2000: 233-234).

La no violencia hacia el otro, como principio de la civilización democrática, quedó descartada por las “prácticas de inseguridad” regidas por el miedo, las cuales conllevaron nuevos horarios, diferentes recorridos, variados procedimientos y predisposiciones violentas que redefinieron las relaciones con el prójimo en el espacio, con las autoridades. Se solicitaba mano dura, represión, pena de muerte; no se querían reconocer los derechos humanos de los criminales, ya que parecían “mejor” tratados por la ley que los modestos y aterrorizados ciudadanos. La reja, la alarma, la alcabala, el vigilante, el arma debajo de la almohada, el caminar por la calle mirando a nuestras espaldas, los tiros por la noche, el balance de muertos del fin de semana, el último *modus operandi* de los delincuentes, etc., han conformado una nueva urbanidad (García Sánchez, 2000), e inclusive con su respectivo manual de lecciones de cómo mejor desconfiar del otro en tanto posible atacante¹⁰.

La violencia ocupó nuestra identidad y nos autoexcluyó. No había cuento, anécdota, narración de los venezolanos sobre ellos mismos

10 Nos referimos a Marco Tarre Briceño, autor de una columna en el diario *El Nacional* (Caracas), “No sea Ud. la próxima víctima”, y de varios manuales de seguridad elaborados por él. Véase Rotker (2000).

y su cotidianidad que no fuese negativa: “Venezuela es un desastre”, “La gente es floja, maleducada, ladrona, viva...”. Esa afirmación por lo general no refiere a uno, al hablante, sino al otro, a los otros. No nos admitimos como colectivo. Culpamos al otro de las faltas, y esas faltas nos justificaban de cometer las propias. Es “un país sin nosotros” (Pérez Oramas, 2001). Nosotros no somos los otros, pero sin los otros no hay nosotros. Una ciudad que no admite su lugar –porque el anhelo de ser otra “disimula apenas la detestación de los lugares propios, nuestro secular tabú del lugar” (Pérez Oramas, 2001)– es una ciudad cuya in-comunicación con la realidad de su lugar, con el otro, con el nosotros, llega de nuevo a un punto de destrucción.

En las elecciones presidenciales de 1998, las masas populares urbanas tradujeron la angustia y el miedo en una mezcla de venganza y esperanza que encarnó el militar retirado Hugo Chávez, quien había adquirido su fama en el fallido golpe de Estado al presidente Carlos Andrés Pérez. A pesar del clima autoritario de la ciudad violenta, las instituciones electorales canalizaron democráticamente el espíritu revanchista contra los beneficiarios del reparto rentista del “puntofijismo” y contra la delincuencia y la corrupción, lo cual se tradujo en resonantes triunfos electorales de la solitaria figura carismática de Chávez, sin acompañamiento de un esfuerzo partidista u organizativo significativo¹¹. El cambio político efectuado, al barrer con partidos y casta política, era comparable a las revoluciones del pasado, pero esta vez se había llevado a cabo por medio de elecciones libres, sin batallas armadas ni golpes de Estado. También, por primera vez en Venezuela, un candidato apoyado por fuerzas de izquierda ganaba la presidencia; pero, aún más significativamente, el país había dividido marcadamente sus preferencias electorales según las clases sociales, como nunca antes había sucedido en la historia electoral venezolana. Con la elección de Chávez, “el estudio de

11 El liderazgo de Chávez no contaba con un partido y un colectivo de dirigentes como AD para el momento de la revolución de octubre de 1945, ni tampoco con el apoyo incondicional de las Fuerzas Armadas, como en las dictaduras. Era un hombre solo con su carisma a quien habían puesto en la presidencia las masas, apoyadas por un polo de agrupaciones recientemente formado para la ocasión. Todo ello indicaba bien el momento irruptor de la ciudad violenta.

las actas electorales permite detectar una muy clara relación entre voto y clase social” (Bunimov Parra, 2000: 155). Es decir, las masas populares apoyaron una opción contraria a la de clases medias y élites, y, además, ganaron. Un espacio institucional volvía a crear una esperanza de las masas contra la violencia y la incredulidad generalizada. Queda aún de parte de ese pueblo confirmar o no la atribuida “voluntad popular a prueba de autoritarismos” (López Maya, 2000: 103).

Seis años después del triunfo electoral de 1998, Chávez se consolida en el poder de manera hegemónica y la tendencia revolucionaria, confrontacional y excluyente de sus adversarios se acentúa. Una democracia monocromática, con énfasis autoritario, se abre camino. No obstante, cuando aparecen oportunidades, las grandes ciudades se expresan en contra del orden del palacio de Miraflores, como ya había ocurrido en Caracas en los años iniciales de la democracia y como volvió a ocurrir en el referendo revocatorio de agosto del 2004, cuando, con cifras oficiales del gobierno, Caracas votó en contra de la revolución, lo cual sigue expresando la volatilidad constructiva de la convivencia en Venezuela.

Bibliografía

- Baptista, Asdrúbal y Bernard Mommer (1987). *El petróleo en el pensamiento económico venezolano*. Caracas: Instituto de Estudios Superiores de Administración.
- Barrios, Sonia (1997). *Caracas metropolitana, dinámica urbana: 1941-2010*. Papel de trabajo PECM-001-97. Caracas: Secretaría Ejecutiva del Plan Estratégico de Caracas Metropolitana (mimeo).
- Bolívar, Teolinda (1995). “Densificación y tipología de agrupaciones en los barrios caraqueños”. En *Caracas. Memorias para el futuro*, Giuseppe Imbesi y Elisenda Vila (eds.): 103-118. Roma: Gangemi.
- Briceño León, Roberto (1997). “La violencia en América Latina, salud pública y cambio social”. Ponencia presentada en el IV Congreso Latinoamericano de Ciencias Sociales y Medicina, en México.

- Bunimov Parra, Boris (2000). “Los votos y sus cuentas”. En *Venezuela siglo XX. Visiones y testimonios. Tomo III*, Asdrúbal Baptista (ed.): 133-168. Caracas: Fundación Polar.
- Caballero, Manuel (2000). “El siglo XX venezolano conversado con Manuel Caballero”. En *Venezuela siglo XX. Visiones y testimonios. Tomo III*, Asdrúbal Baptista (ed.): 453-480. Caracas: Fundación Polar.
- Carrera Damas, Germán (2000). “El siglo XX venezolano conversado con Germán Carrera Damas”. En *Venezuela siglo XX. Visiones y testimonios. Tomo I*, Asdrúbal Baptista (ed.): 459-488. Caracas: Fundación Polar.
- España, Luis Pedro (1989). *Democracia y renta petrolera*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- Fossi, Víctor (1984). “Desarrollo urbano y vivienda: La desordenada evolución hacia un país de metrópolis”. En *El caso Venezuela: Una ilusión de armonía*, Moisés Naím y Ramón Piñango (eds.): 473-498. Caracas: Instituto de Estudios Superiores de Administración.
- García Sánchez, Pedro (2000). “Construction et conflits d’urbanité dans les espaces publics à Caracas”. En *Villes et Territoires N.º 14. L’Urbanité dans les Amériques*, G. Capron y J. Monnet (eds.): 169-186. Toulouse: Presses Universitaires de l’Université de Toulouse-Le Mirail.
- González Téllez, Silverio (2005). *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido en la convivencia nacional*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- López Maya, Margarita (ed.) (1999). *Lucha popular, democracia, neoliberalismo: Protesta popular en América Latina en los años de ajuste*. Caracas: Nueva Sociedad/Universidad Central de Venezuela/Centro de Estudios del Desarrollo.
- López Maya, Margarita (2000). “¡Se rompieron las fuentes! La política está en la calle”. En *Venezuela siglo XX. Visiones y testimonios. Tomo III*, Asdrúbal Baptista (ed.): 75-106. Caracas: Fundación Polar.
- Marta Sosa, Joaquín (1994). *Patios cerrados/puertas abiertas. Cambios, democracia y partidos en Venezuela, 1988/1993*. Caracas: Monte Ávila.
- Monsiváis, Carlos (2000). *Aires de familia*. Barcelona: Anagrama.

- Negrón, Marco (1995). “El crecimiento metropolitano vergonzante: La expansión en la segunda mitad del siglo XX”. En *Caracas. Memorias para el futuro*, Giuseppe Imbesi y Elisenda Vila (eds.): 119-133. Roma: Gangemi.
- Pérez Oramas, Luis (2001). “El país sin nosotros”. *El Universal*, Caracas, agosto 25.
- Pérez Schael, María Sol (1998). *El excremento del diablo*. Caracas: Alfadil.
- PNUD-OCEI (2001). *Informe sobre el desarrollo humano en Venezuela*. Caracas: CDB Publicaciones.
- Romero, Aníbal (2000). “Pesimismo que alimentan”. En *Venezuela siglo XX. Visiones y testimonios. Tomo III*, Asdrúbal Baptista (ed.): 107-132. Caracas: Fundación Polar.
- Rotker, Susana (ed.) (2000). *Ciudadanías del miedo*. Caracas: Nueva Sociedad.
- Salamanca, Luis (1999). “Protestas venezolanas en el segundo gobierno de Rafael Caldera: 1994-1997”. En *Lucha popular, democracia, neoliberalismo: Protesta popular en América Latina en los años de ajuste*, Margarita López Maya (ed.): 236-264. Caracas: Nueva Sociedad/Universidad Central de Venezuela/Centro de Estudios del Desarrollo.
- Sanjuán, Ana María (2000). “Democracia, ciudadanía y violencia en Venezuela”. En *Ciudadanías del miedo*, Susana Rotker (ed.): 81-93. Caracas: Nueva Sociedad.
- Torres, Gerver (2001). “¡Ojo, pelao!”. *El Universal*, Caracas, agosto 25.
- Villanueva, Federico (1995). “Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad”. En *Caracas. Memorias para el futuro*, Giuseppe Imbesi y Elisenda Vila (eds.): 55-76. Roma: Gangemi.
- Welsch, Federico (1997). “Venezuela según el Estudio Mundial de Valores”. *Puntal*, N.º 9, Año 4: 6-9.

Caracas: Su sistema de transporte y movilidad¹

Josefina Mundó Tejada*

La necesidad de los individuos de movilizarse de un lugar a otro es una condición inherente de vivir en ciudad; para lo cual quienes la habitan utilizan distintos modos, independientemente de la eficiencia atribuida a cada solución adoptada. El transporte constituye, entonces, un imperativo del tiempo urbano, y en tal virtud debe inscribirse entre los condicionantes de la organización espacial de la ciudad.

El sistema de transporte urbano está conformado por tres componentes o subsistemas: la infraestructura, el transporte público y el tránsito o circulación; estos tres componentes deben estar articulados entre sí para atender las distintas dimensiones (espacial, temporal, ambiental, etc.) de los flujos derivados de las interacciones entre las actividades urbanas. Dicha articulación exige la sincronía entre la planificación del desarrollo urbano y la planificación del transporte, y que las propuestas en materia de transporte urbano contemplen los tres componentes del sistema.

La mayoría de los caraqueños coincide al expresar que el transporte es uno de los principales problemas de la metrópoli; este tiene su origen no solo en el modelo de crecimiento disperso de Caracas y en la manera como este se ha dado en el tiempo, sino también en la desarticulación existente entre los componentes de su sistema de transporte urbano. Para el ciudadano común, la manifestación más evidente de esta desar-

1 El presente texto está basado en Mundó Tejada (2007).

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

ticulación es la congestión, la cual se ha convertido en una realidad de su cotidianidad, producto de una política de obras públicas no acorde al crecimiento de la motorización, de un precario sistema de transporte público, de la inadecuada gestión y tratamiento del espacio público, y de un marco legal e institucional confuso, con vacíos y superposición de responsabilidades, que no contribuye a la realización de planes coherentes en materia de transporte.

El sistema de transporte urbano

A continuación se presenta la descripción de la red vial y del sistema de transporte público de Caracas, y se enfatizan sus características físicas y operacionales, determinantes de su capacidad para atender la demanda de movilización de la población, tanto en términos cuantitativos como cualitativos.

Características de la red vial

La configuración espacial de Caracas se deriva de las características del conjunto de valles en los cuales se emplaza; el principal, el valle del río Guaire, limita al norte con la cadena montañosa del Parque Nacional El Ávila y por el resto de los puntos cardinales, con una serie de colinas. Este valle está orientado en dirección este-oeste, es prácticamente plano, posee unos 18 km de largo y 3,5 km de ancho (dimensiones que aproximan su forma a la de un rectángulo) y es asiento de gran parte del municipio Libertador y de los municipios Chacao y Sucre (tres de los cinco municipios que conforman la metrópoli). Cerca del punto medio de este valle principal nacen los valles secundarios de Caricuao, Catia, Coche, Baruta y El Cafetal, hacia los cuales se extendió la ciudad; estos valles poseen también forma de rectángulo, lo que genera una serie de ejes o corredores naturales, a los cuales Caracas adaptó su forma urbana.

La forma metropolitana se observa claramente en su red arterial principal. Las vías arteriales del valle principal lo atraviesan en dirección este-oeste, y constituyen los corredores más importantes del área urbana debido a su longitud. En el resto de los valles, la vialidad arterial sigue fundamentalmente la trayectoria de los ejes naturales definidos por los ríos, los valles y las colinas que constituyen el medio físico geográfico de los mismos. La vialidad arterial de los valles secundarios converge hacia el valle principal en diversos puntos de los corredores este-oeste. La red vial de Caracas está conformada por 2 650 km de vías, de los cuales 193 (7,3%) son vías expresas, 346 (13,1%) son arteriales, 192 (7,2%) son colectoras principales, 201 (7,6%) son colectoras secundarias y 1 718 km (64,8%) son locales (Barriga Dall'Orto S.A. y Somelca, 2000a: 139-141).

Las vías expresas y arteriales se encuentran a lo largo del valle principal y de los secundarios, y constituyen los corredores a través de los cuales circulan los mayores volúmenes de tránsito. El sistema expreso está conformado por la autopista Francisco Fajardo, principal vía de esta jerarquía, que interconecta los extremos suroeste (Caricuao) y este (Petare) de la ciudad; la avenida Boyacá, popularmente conocida como Cota Mil –por haber sido trazada a esa altura del perímetro norte, a los pies del Ávila–, que en su extremo oeste, en la avenida Baralt, pierde continuidad porque falta su interconexión con la autopista Caracas-La Guaira; la autopista Valle-Coche; la prolongación sur de la autopista Caracas-La Guaira con la Valle-Coche; y la autopista Prados del Este. El sistema expreso presenta discontinuidades y opera bajo condiciones de saturación gran parte del día.

El sistema arterial está conformado por un conjunto importante de vías que dan cobertura a una parte significativa del área urbana; sin embargo, las discontinuidades del sistema, los cambios de secciones transversales a lo largo de las vías y la incompatibilidad entre el diseño y la función de algunas de ellas obstaculizan la fluidez del tránsito.

Las mediciones de la velocidad de circulación realizadas en corredores viales expresos y arteriales apuntan a velocidades medias de operación de 25 km/h en el período pico de la mañana y de 27,8 km/h en el período pico de la tarde. En las vías arteriales, la velocidad media

resultó ser de unos de 17 km/h. En algunos tramos de vías arteriales, las velocidades llegaron a ser inferiores a los 15 km/h (Barriga Dall'Orto S. A. y Somelca, 2000b: 47-48). Conteos vehiculares en corredores viales registraron el mayor tránsito promedio diario en las estaciones ubicadas a lo largo de la autopista Francisco Fajardo, donde el volumen sobrepasó los 80 mil vehículos diarios. De acuerdo a los conteos manuales, la clasificación vehicular promedio para todos los corredores resultó ser de 87,1% de vehículos livianos, 5,1% de vehículos de transporte público, 3,6% de vehículos de carga y 4,2% de motos, pero existe una gran variabilidad entre los corredores estudiados (Barriga Dall'Orto S.A. y Somelca, 2000b: 47-48).

El sistema de transporte público

El sistema de transporte público del Distrito Metropolitano de Caracas (DMC) está conformado por dos subsistemas: el de transporte masivo y el de transporte colectivo superficial. En la actualidad, la red del subsistema de transporte masivo (operado por la Compañía Anónima Metro de Caracas –Cametro–) está conformada por cuatro líneas: la línea 1, Propatria-Palo Verde; la línea 2, Zoológico/Las Adjuntas-El Silencio; la línea 3, El Valle-Plaza Venezuela; y la línea 4, Capuchinos-Zona Rental (Mapa 1).

Inaugurada en 1983 en un subtramo hasta Chacaíto al este, la línea 1 constituye la columna vertebral de la red, ya que recorre el valle principal de la ciudad desde su extremo oeste (Propatria) hasta su extremo este (Petare-Palo Verde). Tiene una longitud total de 21,4 km, a lo largo de los cuales se ubican 22 estaciones. Para el 2005, esta línea movilizaba, aproximadamente, 800 mil pasajeros diarios, que representaban el 80% de los viajes en el sistema.

La línea 2, Zoológico/Las Adjuntas-El Silencio, une el extremo suroeste de la ciudad con la línea 1. Esta línea tiene una longitud total de 18,6 km y 13 estaciones, y se estima que moviliza 250 mil pasajeros diarios, equivalentes al 14% del total de viajes en la red de metro. Como

una prolongación de la 2 fue concebida la línea 4, Capuchinos–Zona Rental; con 5,5 km de longitud, se inicia en la estación Capuchinos de la línea 2 y se prolonga hasta la Zona Rental de la Plaza Venezuela, y existen 4 estaciones a lo largo del recorrido. Al momento de inauguración de la línea 4, en el año 2006, las estimaciones de Cametro señalaban que movilizaría 393 mil pasajeros (*El Universal*, 19/07/2006).

Mapa 1. Líneas del sistema de transporte masivo de Caracas: operativas, en construcción y propuestas



Fuente: Cametro (2005).

La línea 3, El Valle–Plaza Venezuela, enlaza el sur de Caracas con la línea 1; tiene una longitud de 5,6 km, a lo largo de los cuales se emplaza un total de cinco estaciones. Se estima que esta línea transporta unos 70 mil pasajeros diarios, que representan el 6% del total de viajes en el sistema. En noviembre del 2006, a raíz de la entrada en operación del tren de los Valles del Tuy, se dio inicio a un servicio expreso entre las estaciones La Rinconada y El Valle de la línea 3. En enero del 2010 se concluyó esta extensión de la línea 3 y entraron en servicio las estaciones intermedias Los Jardines, Coche y Mercado. La línea 3 tiene una extensión de 5,9 km desde la estación de El Valle hasta El Hipódromo (La Rinconada), donde se co-

necta a la estación Caracas del tren de los Valles del Tuy. Se estima que la esta línea movilizará, aproximadamente, 260 mil pasajeros diarios².

El Metro Los Teques, que inicio operaciones en noviembre del 2006, se conecta con la estación Las Adjuntas de la línea 2, lo que facilita a los habitantes de los Altos Mirandinos el acceso a Caracas. Para mayo del 2011, este sistema movilizaba un promedio de 19 mil pasajeros diarios³. A futuro, la línea 5, Zona Rental-Miranda II (Parque del Este), conectará el nodo central de la plaza Venezuela con el este de la ciudad; esta línea tendrá un total de 7,5 km y seis estaciones.

Para el año 2005, la tarifa del metro de Caracas para un viaje sin límite de estaciones era de Bs. 500 (\$ 0,23); también existía la posibilidad de adquirir boletos de ida y vuelta para dos viajes sin límite de estaciones por Bs. 900 (\$ 0,42) y un “multiabono” para diez viajes sin límite de estaciones a Bs. 4 500 (\$ 2,09), lo que representaba un ahorro para el usuario de Bs. 50 (\$ 0,02) por viaje⁴. En junio de 2011, las tarifas del sistema se incrementaron en un 100%.

El subsistema de transporte público superficial presenta importantes rasgos de informalidad que se evidencian en la flexibilidad de la explotación del servicio, que detecta y responde rápidamente a las demandas que nacen en diferentes lugares. Asimismo, la forma de propiedad en las organizaciones operadoras está atomizada, pues cada operador cuenta con un alto nivel de independencia y de iniciativa en cuanto a la operación y organización del servicio. Las operadoras actuales del servicio de transporte público, tanto de autobuses y por puesto como de *jeeps*, son

2 Para mayo del 2011, cifras de Cametro indican un promedio de 930 mil pasajeros diarios transportados para la línea 1, 257 mil para la 2 y 160 mil para la 3, volúmenes que representan el 69%, el 19,07% y el 11,9% de los viajes diarios en el sistema.

3 Información suministrada por Cametro para el 2011.

4 Dado que los datos de movilidad que se analizarán posteriormente están referidos al año 2005, se presentan las tarifas para ese año. A efectos de que el lector pueda comprender la magnitud de las variaciones en tarifas en el período 2005-2011, hay que acotar que en Venezuela existe control de cambio; para el año 2005, el cambio oficial era de 2 150 Bs./\$. En enero del 2008 entró en vigencia una reconversión monetaria en virtud de la cual, temporalmente, la moneda se designó “bolívar fuerte” (Bs. F) y se estableció un cambio oficial de 2,15 Bs. F/\$. A partir de enero del 2011, una nueva devaluación estableció el cambio oficial en 4,30 Bs. F/\$.

más artesanales que empresariales, lo cual tiene grandes repercusiones en el nivel del servicio y en los costos de operación. Sin embargo, a fin de tener mayor fuerza, estas mismas operadoras asumen un comportamiento corporativo al negociar con las autoridades temas como las tarifas o los itinerarios de rutas.

El servicio de transporte colectivo superficial es prestado por 203 operadoras privadas y dos operadoras públicas; entre estas últimas, la más importante es Metrobús, creada en 1987 por Cametro como servicio alimentador del metro. En la actualidad, Metrobús opera 29 rutas –entre urbanas y suburbanas– con una flota de 220 unidades; el servicio está integrado al metro en sus dimensiones física, operacional y tarifaria. La integración física se da a través de la ubicación de las paradas terminales de las diferentes rutas asociadas a estaciones de metro; la integración operacional, a través de la coordinación de los horarios de ambos servicios; y la integración tarifaria, a través de la adquisición de un solo boleto que permite viajar en ambos modos sin límite de estaciones. Para el 2005, los boletos “simples integrados” tenían un costo de Bs. 700 (\$ 0,33) en rutas urbanas y de Bs. 900 (\$ 0,42) en rutas suburbanas, mientras que los boletos “multiabono integrados” tenían un costo de Bs. 6 000 (\$ 2,79). En junio del 2011, las tarifas señaladas fueron elevadas a Bs. 1 000 (\$ 0,47), Bs. 2 000 (\$ 0,93) y Bs. 9 000 (\$ 4,19), respectivamente, lo que significa aumentos porcentuales de 42,86%, 122,22% y 50%, respectivamente.

El total de organizaciones opera 514 rutas en todo el ámbito del DMC, con 17 790 vehículos (Tabla 1). Del total de unidades, 1 220 son autobuses (6,9%), 10,867 (61,1%) son minibuses y 5 691 (31,9%) son vehículos rústicos. Las operadoras privadas agrupan 3 045 propietarios y constituyen la fuente de empleo de 3 459 personas entre propietarios-operadores (1 339) y avances (2 120). Según estas cifras, la relación entre el número de propietarios y el número de vehículos que operan en rutas intermunicipales es, aproximadamente, 1, lo que indica la atomización del servicio. Asimismo, la relación entre el número de propietarios (y avances) y el número de vehículos es 1,17.

Ámbito	N.º de organizaciones	N.º de rutas	N.º de vehículos			
			Autobuses	Minibuses	Rústicos	Total
Libertador	121	303	783	5 597	4 300	10 680
Chacao	2	3	0	33	0	33
Sucre	50	85	101	1 596	1 152	2 849
Baruta	13	28	98	789	108	995
El Hatillo	2	12	34	138	101	273
DMC	43	83	204	2 714	30	2 960
Total	205	514	1 220	10 867	5 691	17 790

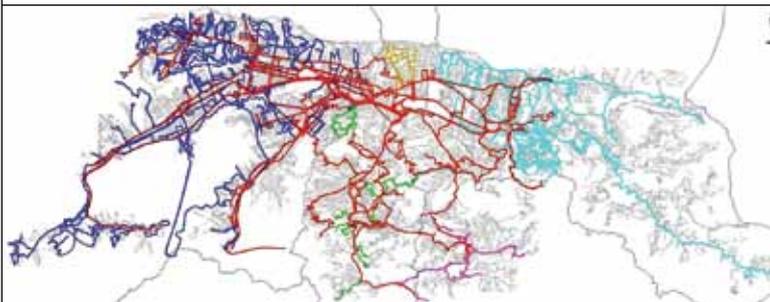
Fuente: Alcaldía Mayor de Caracas *et ál.* (2006: 4-10).

El 16,2% de las rutas es intermunicipal y el 83,8%, municipal; las primeras cubren, fundamentalmente, los ejes viales este-oeste del valle principal de de Caracas, así como los principales ejes viales del suroeste y sureste de la misma. La flota en operación de estas rutas es de 2 960 vehículos y está conformada por 204 autobuses (6,9%), 2 714 minibuses (91,7%) y 30 rústicos (1%), lo que implica una relación de 13,3 minibuses por cada autobús en circulación. Independientemente del tipo de unidad, la edad de la flota es bastante avanzada. El servicio de transporte público municipal es atendido por 162 organizaciones que operan 431 rutas; de estas, el 70,3% opera en el municipio Libertador, el 19,7% en el municipio Sucre, el 6,5% en el municipio Baruta, el 2,8% en el municipio El Hatillo y el 0,70% en el municipio Chacao. La red de rutas de transporte público superficial se muestra en el Mapa 2.

Corredores de transporte público

En Caracas existen 138 corredores viales con servicio de transporte público urbano; en el 70,6% de estos corredores transita un número máximo de 10 rutas, mientras que en un 5%, aproximadamente, el número de rutas sobrepasa las 30. Los principales corredores en esta última categoría son las avenidas Lecuna, Oeste 6, Universidad y San Martín, la calle Colombia de Propatria y la autopista Francisco Fajardo.

Mapa 2. Red de transporte colectivo superficial de Caracas



Fuente: Alcaldía Mayor de Caracas *et ál.* (2006: 4-10).

El número de unidades de transporte público por corredor es muy variable: en el extremo inferior del espectro existe un 10,1% de corredores con un número máximo de 50 unidades y, en el extremo superior, un 2,9% de corredores con un número de unidades que va de 1 600 a 1 800.

Los corredores con las mayores ofertas de puestos equivalentes (puestos en todas las tipologías de unidades) son, fundamentalmente, vías arteriales de la ciudad, entre las cuales cabe mencionar, en primer lugar, a las avenidas Urdaneta y Francisco Miranda, con 72 892 y 69 540 puestos equivalentes, respectivamente; en segundo, a las avenidas Lecuna, Solano López, Sucre y San Martín y a la calle Colombia (Propatria), con 69 076, 65 216, 61 760, 57 712 y 59 422 puestos equivalentes, respectivamente; y, en tercer término, a las avenidas Libertador, Universidad y Fuerzas Armadas, con 56 122, 50 910 y 48 462 puestos equivalentes, respectivamente. A la autopista Francisco Fajardo, uno de los principales ejes este-oeste de la ciudad, se asocian 38 320 puestos equivalentes.

En los diferentes corredores, la relación entre el número de minibuses y de autobuses –utilizada como indicador del uso del espacio– varía entre 0,3 y 62,3. En un 61,1% de los corredores por los que circulan ambos tipos de vehículos, la relación máxima es de 6 unidades tipo minibus por cada autobús; en un 91,6%, por otro lado, la relación llega

a alcanzar el valor de 21 minibuses por cada autobús. Las relaciones más altas están asociadas a las avenidas Andrés Bello (62,36) y Rómulo Gallegos (61,89). Este indicador señala que, en aquellos corredores cuya geometría permite la circulación de vehículos de alta capacidad, circula un elevado número de unidades tipo minibús, lo que contribuye a la congestión de los mismos.

Marco legal e institucional

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela distribuye la competencia en materia de transporte terrestre entre los poderes públicos nacional, estatal y municipal. La competencia de los distintos poderes públicos está desarrollada en una retícula subordinada de normas relativas tanto al ámbito institucional como al operativo propiamente del transporte terrestre. En la práctica, en Caracas intervienen en la planificación y gestión del transporte 16 organismos, y existen concurrencias de competencias en diversas áreas con varias autoridades en ellas y vacíos legales e institucionales en otras.

A manera de síntesis, puede señalarse que la actual crisis del sistema de transporte urbano de Caracas encuentra sus raíces en las debilidades presentes en sus componentes. Comparada con índices internacionales, la red vial urbana es insuficiente y, lo que es quizá más grave, no jerarquizada y discontinua, lo cual convierte a ciertos nodos de la red en verdaderos cuellos de botella, lo que afecta de manera sustancial la circulación vehicular. Un importante número de estas discontinuidades ocurre a lo largo de los ejes viales orientados en dirección este-oeste, como las avenidas Boyacá, Francisco de Miranda, Urdaneta, Andrés Bello, Libertador, Casanova y Francisco Solano López, que canalizan un significativo volumen de los flujos generados por las actividades emplazadas en el valle principal de la ciudad. Por otra parte, el servicio de transporte público es deficiente; el transporte público masivo no se encuentra integrado al transporte superficial, mientras que el sistema de transporte público superficial presenta rasgos de informalidad, es más artesanal que empresarial y está significativamente atomizado. Adicio-

nalmente, la aplicación de novedosas medidas de administración del tránsito es limitada; por lo tanto, sus efectos positivos en la circulación son muy restringidos.

La movilidad

La interacción entre actividades exige que el hombre se desplace de un lugar a otro para satisfacer sus necesidades cotidianas; en función de la oferta de transporte entre el origen y el destino de su viaje, el individuo se desplazará a través del modo que le ofrezca el mayor cúmulo de ventajas comparativas en términos de tiempo, costo y comodidad, entre otros. Así, el conjunto de desplazamientos realizados por todas las personas que ocupan un territorio y las características asociadas a ellos (modo, propósito, hora, etc.) se conoce como “movilidad”.

La planificación y la gestión del transporte urbano requieren de información confiable y actualizada de la movilidad de la población, ya que solo el conocimiento de esta permitirá dar respuestas acertadas a las necesidades de desplazamiento de los individuos. A finales del 2005, la Alcaldía Metropolitana de Caracas adelantó un estudio de movilidad; el procesamiento y el análisis de los datos recogidos dieron a conocer los actuales patrones de viaje de los caraqueños. Esta información llevó no solo a determinar la evolución de estos patrones en el tiempo⁵ y su posible asociación a políticas de transporte, sino también a identificar eventuales cursos de acción sobre la oferta de transporte, cuya implementación contribuyera a brindar a la población mejores condiciones para sus desplazamientos cotidianos.

5 Previamente, en Caracas se habían efectuado dos encuestas origen-destino: la primera en 1966 y la segunda en 1982. Los cambios ocurridos en la ciudad durante los más de 20 años transcurridos desde la aplicación de la encuesta de 1982 exigían la realización de una nueva encuesta que brindara información actualizada para la planificación y la gestión del transporte urbano.

Muestra y unidad de análisis de la encuesta de movilidad del 2005

La encuesta de movilidad del 2005 se aplicó a más de 16 mil hogares de los cinco municipios que conforman el DMC –Libertador, Chacao, Sucre, Baruta y El Hatillo–, muestra que corresponde, aproximadamente, al 2% de los hogares según las cifras oficiales del XIII Censo General de Población y Vivienda (INE, 2001). Para la aplicación de la encuesta, Caracas fue dividida en 42 zonas internas y se identificaron ocho externas. Para los fines de este análisis solo se consideran los viajes con ambos extremos dentro de los límites de la ciudad, y los datos fueron consolidados en función de las 32 parroquias que la conforman.

Características socioeconómicas

La población del DMC se distribuyó en cinco estratos socioeconómicos de acuerdo a los rangos establecidos en el censo del 2001, identificados con las letras A, B, C, D y E; los primeros tres estratos corresponden a las clases alta, media alta y media. Aproximadamente, el ingreso familiar mensual asociado a los tres estratos socioeconómicos se estableció como equivalente a 1,17 salarios mínimos para el E, entre 1,17 y 2,93 salarios mínimos para el B, y más de 2,93 salarios mínimos para los estratos A, B, y C°. Evidentemente, el estrato que agrupa a las clases alta, media alta y media, con un ingreso familiar mensual superior o igual a 2,39 salarios mínimos, abarca núcleos familiares muy disímiles en términos socioeconómicos y, muy posiblemente, en términos de movilidad, lo cual quizás incidió en los resultados que se obtuvieron en algunas zonas de la ciudad. Según las conclusiones de la encuesta, un 81,7% de los caraqueños pertenecía a hogares ubicados en los estratos D y E, lo que

6 A partir del 1° de mayo del 2005, el salario mínimo era de Bs. 405 000 (\$ 188,37). El salario mínimo es incrementado, por decreto, anualmente; para el 1° de septiembre del 2006, el salario mínimo era de Bs. 512 535 (\$ 238,39). El 1° de mayo del 2011, el salario mínimo se fijó en Bs. F 1 407,47 (\$ 327,21), y el 1° de julio del 2011 se elevará a Bs. F 1 548,22 (\$ 360,05).

señala la importancia de una oferta de transporte público suficiente y eficiente.

El análisis de la distribución espacial de los diversos estratos socioeconómicos reveló que la población perteneciente al estrato E se localiza, principalmente, a los extremos este y oeste de la ciudad, en los municipios Sucre y Libertador, respectivamente. Igualmente, en las parroquias del oeste, sur, suroeste y centro de Libertador, la proporción de personas del estrato E superaba el 70%. Si en este municipio se consideran conjuntamente los estratos D y E, se tiene que más del 85% de las personas pertenecen a hogares con un ingreso mensual inferior a Bs. 1 500 000.

Las parroquias pertenecientes a los municipios Chacao, Baruta y El Hatillo, ubicadas al norte, noreste y sureste de la ciudad, son el asiento principal de la población ABC; sin embargo, aun en estas parroquias –con excepción de El Cafetal–, al menos seis de cada diez habitantes pertenecen a los estratos E o D. Con la premisa de que las oportunidades de empleo y servicios deben ser accesibles para todos los ciudadanos, la presencia significativa de hogares de los estratos D y E en todo el ámbito metropolitano apunta hacia la necesidad de la existencia de un sistema de transporte público con amplia cobertura, así como adecuado en cantidad y calidad.

Disponibilidad vehicular

Según la data, en el DMC existiría un total de 603 306 vehículos particulares, con un número de vehículos por habitante de 0,20. El incremento en el número de vehículos llama a reflexión, ya que, en Caracas, desde 1982 al presente, las grandes inversiones en transporte han estado asociadas a la construcción de la red de transporte masivo, mientras que la red vial no ha experimentado cambios relevantes ni en su longitud ni en sus condiciones de operación. Podría entonces inferirse que, por sí solo, el servicio del metro no ha desestimulado el uso del vehículo privado y que el incremento en el número de vehículos en circulación

ha llevado a una mayor utilización de la vialidad existente, lo que ha derivado en un mayor grado de congestión de la misma y, por ende, en una disminución del nivel de servicio ofrecido a los usuarios.

En el 2005, el promedio de vehículos por hogar resultó ser de 0,59. Este mismo promedio, pero por estrato, fue de 1,10 para el ABC, de 0,49 para el D y de 0,28 para el E (Tabla 2). Hay que notar que, en los hogares con ingresos más bajos, el promedio de disponibilidad vehicular tiende a crecer en la medida en que los hogares se ubican en zonas más alejadas de las áreas centrales de la ciudad o allí donde la cobertura del servicio de transporte público es deficiente.

Variable/indicadores	DMC	Estrato socioeconómico*		
		ABC	D	E
Población	3 120 416	18,3	36,8	44,9
N.º de vehículos privados	603 306			
N.º de vehículos/hogar	0,59	1,10	0,49	0,28
N.º de viajes diarios	4 924 661	1 045 698	1 841 132	2 037 831
N.º de viajes/persona/día	1,58	1,83	1,60	1,45
N.º de viajes en hora pico	711 541			
% de viajes en hora pico	16,4			
Costo promedio de viaje diario** (Bs. y \$, 2005)	Bs. 1 140 (\$ 0,53)	Bs. 1 458 (\$ 0,68)	Bs. 1 113 (\$ 0,52)	Bs. 906 (\$ 0,42)
Gasto en transporte por persona mensual estimado (Bs. y \$, 2005)		Bs. 32 076 (\$ 14,92)	Bs. 24 486 (\$ 11,39)	Bs. 19 932 (\$ 9,27)

* Estratos definidos según ingreso económico: estrato ABC, mayor a Bs. 1 500 000, equivalente a más de 2,93 salarios mínimos de la fecha (\$ 697,67, al cambio oficial del 2005); estrato D, de Bs. 600 000 a 1 500 000, entre 1,17 y 2,93 salarios mínimos de la fecha (\$ 279,07 a \$ 697,67); y estrato E, menor a Bs. 600 000, equivalente a 1,17 salarios mínimos de la fecha (\$ 279,07).

** En 2011, el cambio oficial pasó de 2 150 Bs./\$ a 4 300 Bs./\$.

Fuente: Alcaldía Mayor de Caracas *et ál.* (2006: 4-10).

La relación entre la población y el número de vehículos de los hogares de cada estrato se estimó en 2,6 personas/vehículo para el estrato ABC; en 5,4 personas/vehículo para el D; y en 8,1 personas/vehículo para el E. El promedio para todos los estratos fue de 5,2 personas/vehículo. El

incremento del número de vehículos en circulación y el privilegio del uso del automóvil particular como modo de transporte para los estratos ABC han tenido un importante efecto sobre la congestión vehicular en Caracas. Este problema, si bien ha sido reconocido por todos los actores involucrados, no ha recibido la atención debida, quizá por la ausencia de una visión y de una evaluación integral de la situación y por la falta de coordinación entre las autoridades responsables.

Tabla 3. Características de los viajes diarios (2005)

Variable/ indicador	Ámbito geográfico					
	DMC	Municipio				
		Libertador	Chacao	Sucre	Baruta	El Hatillo
N.º de viajes diarios	4 924 661	3 204 746	314 945	918 793	417 528	68 649
N.º de viajes/ residente/día		1,68	2,60	1,78	1,40	1,15
Propósito						
Hogar (%)	48,2	46,77	74,88	46,24	41,08	35,11
Trabajo (%)	25,1	26,00	10,68	26,61	26,97	33,68
Estudio (%)	13,0	12,96	4,68	14,89	16,14	14,22
Compra (%)	5,8	6,59	2,92	5,19	4,42	5,10
Modo						
Privado (%)	23,9	18,26	35,75	22,21	56,96	54,20
Público (%)	57,5	62,69	53,58	55,31	31,13	26,01
Por puesto (%)		51,33	25,01	29,73	46,09	40,17
Metro (%)		25,61	51,46	32,71	2,30	0,43
Autobús (%)		14,36	17,19	22,82	41,02	49,32
Rústicos (%)		4,66	00,00	8,16	0,24	3,46
Taxi (%)		3,48	6,06	5,97	10,09	5,53
Mototaxi (%)		0,55	0,29	0,62	0,26	1,08
A pie (%)	18,5	19,06	10,66	22,48	11,91	19,79

Fuente: Alcaldía Mayor de Caracas *et al.* (2006: 4-10).

Propósitos de viaje

Del total de viajes diarios, el 48,2% tenía por propósito el hogar; el 25,1%, el trabajo; el 13%, el estudio; y el 5,8%, compras. Por lo tanto, los llamados “viajes obligatorios” —con propósito de trabajo o educación—

constituían el 38,1% (Tabla 3). Como es de esperar, la distribución de propósitos de viaje cambia radicalmente en la hora pico, cuando el trabajo y la educación constituyen el motivo de viaje en el 71,2% y el 17,1% de los casos, respectivamente.

Modos de viaje

La encuesta de movilidad del 2005 agrupó los distintos modos de transporte en tres macromodos: el privado (que incluye el transporte escolar), el público y el macromodo a pie. De acuerdo con los resultados, un 57,5% de los viajes diarios se realizaba por el macromodo público; un 23,9%, por el privado; y un 18,5%, a pie. De los viajes efectuados por el macromodo público, el 45,5% se realizaba en vehículos por puesto; el 27,4%, en metro; el 17,4%, en autobús; el 4,9%, en vehículos rústicos; el 4,4%, en taxi; y el 0,5%, en mototaxi. La distribución modal por municipio indicó que, en Libertador, Sucre y Chacao, más del 50% de los viajes se realizaba por modos de transporte público, y que este comportamiento se invertía en los municipios Baruta y El Hatillo, donde más de la mitad de los desplazamientos se realizaba por modos privados. La localización en los municipios Baruta y El Hatillo de hogares del estrato ABC con el mayor índice de disponibilidad vehicular en el ámbito metropolitano explica este patrón.

Los viajes a pie parecen estar asociados a la población del estrato E ubicada en los extremos oeste y este de la ciudad, en los municipios Libertador y Sucre. Tomando como base el número de viajes peatonales del municipio El Hatillo, se estimó que, por cada viaje peatonal en este, se realizaban 45 en Libertador, 15 en Sucre, cuatro en Baruta y tres en Chacao. La distribución modal en la hora pico resultó prácticamente igual a la descrita; se produjo un incremento de tan solo el 3% de la participación de los modos públicos y del 2% en los privados a costa de los viajes peatonales. En el 34% de los viajes se utilizaba un solo modo de transporte; en el 40%, dos; y en el 26,0%, tres o más; lo cual implica que un 66% de las personas debía realizar transbordos para completar su viaje.

Viajes diarios totales y su distribución horaria

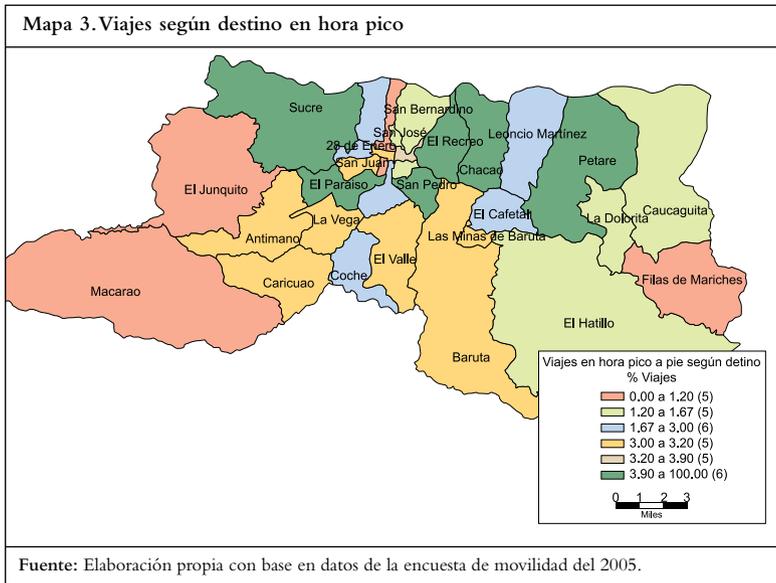
Una vez expandidos los resultados de la encuesta del 2005, se estimó que en el DMC se efectúan un total de 4 924 661 viajes diarios, lo cual, considerando la población total, implica una tasa de 1,56 viajes/persona. Del total de viajes diarios, el 21,3% era efectuado por la población de los estratos A, B y C; el 37,4%, por la población del estrato D; y el 41,3% restante, por la población del estrato E. Según estas cifras y a partir de la población total de cada estrato, se pueden estimar tasas de 1,75, 1,61 y 1,46 viajes/persona para los estratos ABC, D y E, respectivamente. La distribución horaria de los viajes diarios señala la hora comprendida entre las 6 a. m. y las 7 a. m. como la hora pico. Durante ella se realizan 711 451 viajes, lo que representa el 16,4% de los viajes diarios.

Orígenes y destinos de viajes

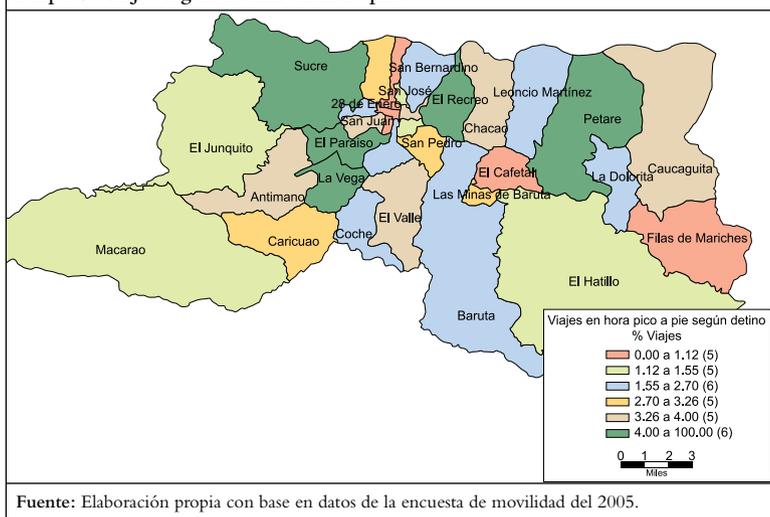
La distribución espacial de los orígenes y destinos de los viajes es de especial interés en la planificación y gestión del transporte urbano, ya que señala los deseos de viaje de la población que el sistema de transporte debe atender. Los resultados de la encuesta de movilidad del 2005 permitieron identificar los patrones de viaje en el DMC; de estos resultados, “sin embargo, no se puede exigir una significancia estadística rígida, ya que el error muestral de las variables ‘orígenes’ y ‘destinos’ de cada viaje es extremadamente alto. Por lo tanto, cierta precaución es necesaria en la interpretación de la discusión de patrones de viaje en hora pico” (Alcaldía del Distrito Metropolitano de Caracas y Modelística, 2005: 89).

Los principales orígenes de los viajes diarios en Caracas son las parroquias Petare, con el 12,1%, y Sucre, con el 8,4%; la primera está emplazada al extremo este de la ciudad y la segunda, al extremo oeste. En la hora pico, los principales orígenes de viaje fueron las parroquias Petare y Sucre, con el 11,9% y el 10,5%, respectivamente. Del resto de las zonas, destacan como orígenes de viaje El Paraíso, Caricuao, Las Minas de

Baruta, La Vega, El Valle y El Recreo, cada una, aproximadamente, con un 4% a 6% de los viajes de la hora pico. Como destinos de viaje sobresalen el centro de la ciudad (Santa Teresa y Catedral), Petare, Chacao, El Recreo, Sucre y El Paraíso, con 12,7%, 11,7%, 11,5%, 8%, 6,5% y 6,2%, respectivamente. Se observa así, en la hora pico, que los desplazamientos tienen lugar desde los principales sectores donde se localiza la población hacia aquellos con una fuerte presencia de actividades de empleo y servicio (Mapas 3 y 4).



Mapa 4. Viajes según destino en hora pico



Tiempo de viaje

De acuerdo a lo reportado por las personas encuestadas, el tiempo de viaje promedio diario era de 43 minutos y, en la hora pico, de 41 minutos. Si a este tiempo se suma la espera declarada por los viajeros para ambos períodos, se obtiene que el tiempo total promedio diario de viaje asciende a 50 minutos y el total promedio de viaje en la hora pico, a 48 minutos.

Costo de viaje

El costo promedio de viaje diario en transporte público, para todos los estratos socioeconómicos, era de Bs. 1 140 (\$ 0,53); el promedio de viaje diario se incrementaba con el poder adquisitivo del encuestado. Así, para las personas pertenecientes al estrato ABC, el costo promedio resultó

ser Bs. 1 458 (\$ 0,68); para las personas del estrato D, Bs. 1 113 (\$ 0,52); y para las personas del E, Bs. 906 (\$ 0,42). El mayor costo de viaje del estrato ABC está asociado al uso más frecuente de modos como el taxi.

En resumen, en el DMC, un 81,7% de población pertenece a hogares de los estratos socioeconómicos C y D, con una localización concentrada en los extremos este y oeste de la ciudad, pero con importante presencia en todo el ámbito urbano. En todos los municipios, la fracción de viajes realizados en transporte público es la mayor, con excepción de los municipios Baruta y El Hatillo, donde se registra la más alta disponibilidad vehicular. El intercambio de viajes en la hora pico de la mañana muestra que los viajes con origen en el este, oeste, sur, suroeste y sureste tienen como destino fundamental el tramo del valle principal entre el Casco Central y El Marqués, donde se concentran actividades empleadoras, comerciales y de servicio.

Reflexión final

En Caracas es apremiante la necesidad de mejorar el actual sistema de transporte urbano, lo que implica, primero, formular una política integral de transporte urbano que, de acuerdo a las características socioeconómicas de la población y a sus patrones de movilidad, otorgue prioridad al transporte público. Segundo, hay que definir la “Caracas que se desea” y elaborar el plan de transporte que contribuya a alcanzarla. Tercero, reconociendo el rol fundamental del transporte público para alcanzar una movilidad sostenible en el tiempo, se deben impulsar las acciones requeridas para transformar el servicio de transporte público actual en un sistema en el que participen distintos modos de transporte de acuerdo a sus características, integrados entre ellos desde el punto de vista físico, operacional y tarifario. Cuarto, es necesaria la aplicación de medidas apropiadas de administración del tránsito a fin de descongestionar los corredores viales. Finalmente, hay que ejecutar aquellos proyectos viales prioritarios para dar continuidad a la red e incrementar su capacidad en tramos y nodos críticos.

Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Caracas, Alcaldía de Caracas, Alcaldía de Sucre, Alcaldía de Baruta, Alcaldía de Chacao y Alcaldía de El Hatillo (2006). *Una propuesta de transporte para Caracas*. Caracas: s/e.
- Alcaldía del Distrito Metropolitano de Caracas y Modelística (2005). “Planificación y Diseño de una Red Integrada de Transporte Público para el Área Metropolitana de Caracas. Fase I: Estudio de Movilidad”. *Informe Técnico*. Caracas: s/e.
- Barriga Dall’Orto S. A. y Somelca (2000a). *Estudio integral de transporte del Área Metropolitana de Caracas. Estudio de infraestructura vial y circulación. Informe fase I: Inventario*. Caracas: s/e.
- Barriga Dall’Orto S. A. y Somelca (2000b). *Estudio integral de transporte del Área Metropolitana de Caracas. Estudio de infraestructura vial y circulación. Informe fase II: Diagnóstico*. Caracas: s/e.
- Compañía Anónima Metro de Caracas (Cametro) (2005). “C. A. Metro de Caracas”. Disponible en goo.gl/jMzDO, visitado el 20 de junio del 2011.
- El Universal* (2006). “Especificaciones del ramal subterráneo”. Julio 19, disponible en goo.gl/W8hTv, visitado el 6 de abril del 2007.
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2001). *XIII censo General de Población y Vivienda*. Caracas: INE.
- Mundó Tejada, Josefina. (2007). “Definición de un modelo conceptual para el sistema de transporte público del DMC”. Disertación doctoral en Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

El crecimiento urbano y la pérdida de los valores ambientales¹

Rosa María Chacón*

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La metropolización de las ciudades

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Deterioro urbano por efecto de su crecimiento

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

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

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

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

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

Mejorar la ciudad: compromiso del ciudadano y los profesionales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El crecimiento urbano

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Silencio



Construcción de unos de los bloques de El Silencio.

Fuente: INAV (1989).

El Silencio es un sector ubicado en el centro de la ciudad, a escasas cuerdas de la plaza Bolívar, lugar de fundación de Caracas. En los años treinta del siglo XX era un barrio residencial muy pobre, deprimido y con alto grado de insalubridad, en el que se destacaban casos de enfermedades venéreas y de tuberculosis. Los usos que predominaban en la zona eran casas de vecindad y de expendio de licores, prostíbulos y hospederías; la mayoría de sus viviendas se encontraban en un grado de deterioro tan avanzado que se recomendaba su demolición. Fue así que, entre 1941 y 1945, el Banco Obrero (BO) realizó obras de renovación urbana para El Silencio, y acometió la remodelación y construcción de una moderna urbanización que representaba la primera obra de magnitud construida en el país.

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

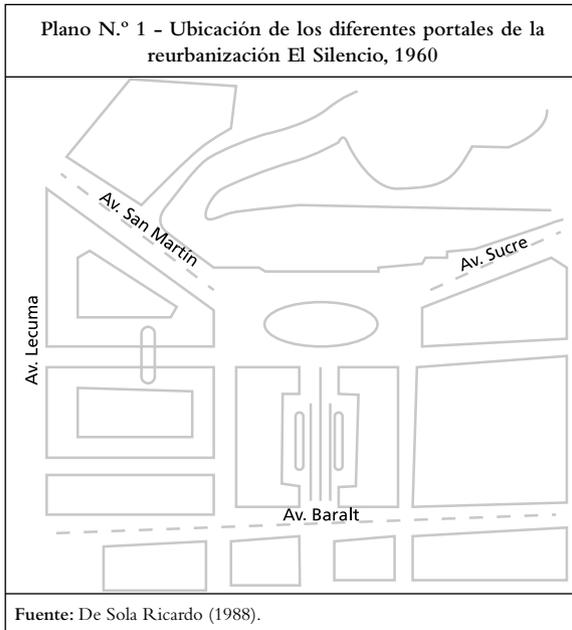
Villanueva se planteó la construcción de volúmenes cerrados en torno a un patio central de uso exclusivo del peatón, así como la creación de fachadas internas hacia el patio y externas hacia la calle. Esta orga-

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

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



Vista aérea de la reurbanización de El Silencio, 1960.
Fuente: De Sola Ricardo (1988).





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

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

Bordeada de vías importantes para la ciudad, como las avenidas Baralt, Lecuna y San Martín (reciben el tránsito vehicular proveniente de las avenidas Bolívar y Sucre), la urbanización El Silencio está expuesta a problemas de ruido, contaminación atmosférica y congestión vial. El tipo de usos comerciales que se propuso en la zona también fue modificado, pues aparecieron en el sector nuevas tiendas con un alcance casi metropolitano, tales como restaurantes, botiquines y prostíbulos, los cuales contribuyeron a degradar tanto el ambiente como la tranquilidad nocturna de los residentes. Además del uso comercial, el gobierno tomó la decisión de ubicar en el Bloque 1 (en el cual solamente se había previsto el uso residencial) las oficinas del servicio médico del seguro social. Pero la invasión del espacio residencial no se limitó exclusivamente a la planta baja, sino que algunos de los apartamentos de las plantas superiores comenzaron a funcionar como consultorios médicos y jurídicos.



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



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

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



*Dinámica urbana,
Av. Baralt, 2003.*

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

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

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

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



El Hatillo

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

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

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



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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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



Relación de calzada y aceras. Volumen vehicular, 2003.

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

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

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



Imagen ambiental actual de El Hatillo, 2003.

Bibliografía

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

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

La cultura constructiva informal y la transformación de los barrios caraqueños¹

Iris Rosas Meza*

Introducción

Los barrios² en las ciudades venezolanas constituyen una de las manifestaciones más resaltantes de los procesos urbanos acaecidos durante la segunda mitad del siglo XX, y no han podido detenerse este siglo. Estas aglomeraciones son una creación colectiva típicamente urbana, generada por las familias pobres que buscan y prefieren vivir en la ciudad, para dar respuesta a sus necesidades de vivienda. Con el objeto de discutir la importancia de este fenómeno y sus expresiones, se exponen algunas reflexiones sobre lo que hemos llamado la “cultura constructiva popular” en los barrios y sobre su significado en la creación y transformación del espacio urbano habitacional³. En este sentido, se

1 Publicado originalmente como Rosas Meza (2009); el presente texto es una versión revisada de aquel. Se agradece la gentileza de la revista al permitir la reproducción parcial.

* Es profesora asociada e investigadora del Centro Ciudades de la Gente, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas. Dirección electrónica: irosasmeza@gmail.com.

2 Los barrios urbanos se definen como asentamientos urbanos autoproducidos, cuyo origen se da a partir de viviendas precarias conocidas como “ranchos”, hechas con materiales no durables, que progresivamente son transformadas, de manera peculiar, en edificaciones de materiales durables, y que caracterizan la vivienda informal en Venezuela. En otros países estos barrios son llamados “tugurios”, “favelas” y “asentamientos ilegales” o “informales”.

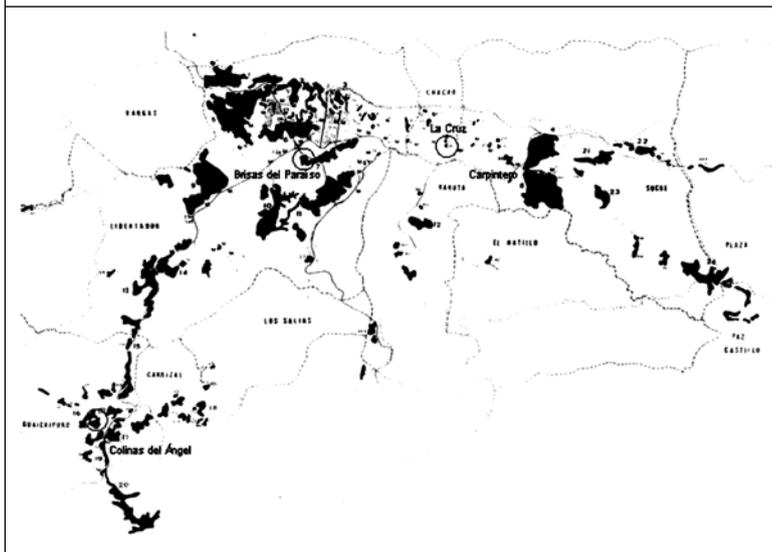
3 Estas consideraciones y los resultados que más adelante se exponen forman parte de la indagación y los planteamientos expuestos en la tesis doctoral realizada por la autora de este trabajo.

busca proveer un marco conceptual para la comprensión y discusión de los procesos de reproducción y transformación del espacio urbano residencial autoproducido y para el contexto de la construcción de la metrópoli moderna con sus marcadas desigualdades sociales.

Dentro de la dinámica cultural se destacan dos aspectos esenciales: las interacciones ocurridas entre los sectores formal e informal de la construcción en la ciudad, y la gran capacidad desarrollada por los constructores en los barrios para producir el espacio habitable, pues han generado sus propios códigos, significados y maneras de hacer edificaciones. Desde esta perspectiva, la cultura constructiva popular se concibe como una nueva producción cultural de los pobladores urbanos, que tiene sus expresiones y significados en las formas de la vivienda y en las prácticas vinculadas a los procesos de territorialización y apropiación de las tecnologías constructivas, al atender a sus necesidades y aspiraciones individuales y colectivas y estar soportada en las redes sociales embebidas esencialmente por los afectos y las solidaridades.

En esta indagación, la metodología ha sido cualitativa, de tipo analítico-descriptivo y dirigida principalmente a estudios de caso, en la búsqueda de especificar el proceso de construcción del barrio y sus viviendas. De los estudios de caso se ha obtenido un conocimiento más profundo a través del diálogo directo con los propietarios-usuarios y los constructores de las edificaciones, de sus memorias y relatos. Estos dan cuenta de la historia constructiva de las casas, ligada a los proyectos familiares, a las prácticas desarrolladas por sus hacedores y a la experiencia obtenida como mano de obra articulada al desarrollo de la industria de la construcción en Venezuela. En esta aproximación continua a la realidad del barrio, basada en una suerte de estudios retrospectivos de las casas y de sus procesos de construcción, se utilizaron, como referentes empíricos para el análisis y la interpretación, cuatro barrios del área metropolitana de Caracas en los cuales se han realizado parte importante de nuestras indagaciones (Mapa 1).

Mapa 1. Localización de los cuatro barrios estudiados en el área metropolitana de Caracas*



* Del este al oeste de la ciudad, los barrios son los siguientes: Carpintero, La Cruz, Brisas del Paraíso y Colinas del Ángel.

Fuente: Rosa María Meza (2004)

En la primera parte de esta reflexión se concibe el proceso de creación de la vivienda y del hábitat popular en los barrios de Caracas como parte de la dinámica cultural, entendida como un proceso de interacción entre el saber empírico y el saber profesional, entre la construcción formal y la informal, cuyas relaciones tienen lugar en un contexto social heterogéneo y desigual, y en el que ambas atienden a lógicas y formas culturales distintas. La producción cultural de la vivienda en los barrios tiene determinaciones sociales y económicas que la hacen distinta a la producción cultural de la vivienda creada desde el saber profesional, acogida a las normas y reglamentaciones y que atiende a una demanda solvente en el mercado inmobiliario. La vivienda auto-producida, llamada también “vivienda informal”, es resultado de los

procesos de reivindicación, de resistencia e innovación cultural, de las exclusiones e inclusiones manifiestas frente al modelo y las lógicas de la urbanización y la vivienda urbana moderna. En tal sentido, se muestra cómo las edificaciones residenciales surgidas por iniciativa de los propios habitantes representan manifestaciones culturales que reflejan la peculiaridad del saber popular en su incesante búsqueda por alcanzar los mismos beneficios de la urbanización formal, pero sin lograr aún los estándares de una vivienda y un hábitat adecuados.

En la segunda parte se da cuenta de las lógicas del proceso de consolidación de la vivienda y su significado en los barrios, como expresiones de un sistema informal de producción de edificaciones en el cual las casas, muy precarias y distintas al comienzo, progresivamente se van consolidando y transformando en edificaciones duraderas. Se señala cómo este proceso responde a las condiciones materiales de existencia de las familias, al desarrollo y al arraigo de sus modos de vida en el medio urbano y, fundamentalmente, a la apropiación y al uso de las tecnologías constructivas modernas convencionales.

Finalmente se concluye de manera sucinta con algunas recomendaciones con miras a valorar la cultura constructiva existente en los barrios y superar las dificultades y deficiencias del saber constructivo popular para resguardar el patrimonio creado por él en la ciudad. A partir de la indagación de los problemas existentes, se busca generar mecanismos que hagan posible la formalización de los procesos de la construcción informal, sobre todo en lo relativo a la necesaria intervención profesional, a través del acompañamiento y el intercambio de saberes con el fin de lograr la mejora y consolidación de la vivienda. En este sentido, se brindan pistas para desarrollar posibles investigaciones comparativas con otros países y con otros interesados en el tema, que permitan promover un conocimiento mayor sobre las formas culturales de la construcción, así como el desarrollo de experiencias conjuntas, a fin de contribuir al mejoramiento del hábitat y a la calidad de vida de los habitantes de barrio.

La dinámica cultural de la construcción de viviendas

La comprensión de los fenómenos culturales del barrio debe ir más allá de los análisis concentrados en las diferencias entre una u otra forma de producir el hábitat y la vivienda, o de aquellos que solo intentan mostrar una marcada homogeneidad de las formas físicas para, así, identificarlas como pertenecientes a determinada cultura. Los críticos de esta visión señalan que estas son maneras de ver la cultura como algo estático, entendida a modo de entidad o de un sistema en sí mismo (Duncan, 1981; King, 1984). Por el contrario, acá se comparten las contribuciones del enfoque planteado por Chombart de Lauwe (1996), basado en la dinámica cultural entendida como un proceso que surge, se transforma y que tiene manifestaciones distintas de acuerdo con el contexto social, económico, jurídico e ideológico en el que la cultura se desarrolla. Desde esta perspectiva se puede comprender el fragmento barrio como creación cultural (Bolívar, 1998). Al respecto se señalan a continuación algunas aportaciones de los antropólogos Ontiveros y De Freitas (1996), cuando dicen:

El barrio es la concreción de capacidades y creaciones anónimas de quienes en él habitan, en la búsqueda incesante de hacerse un sitio en la ciudad; sin embargo, la creciente y sistemática segregación a la que ha venido siendo sometido ha traído como consecuencia múltiples carencias que ameritan —urgentemente— ser subsanadas.

Los territorios populares contemporáneos resultan esenciales para conocer los procesos de conformación de la ciudad; un estudio de esta que no tome en cuenta los barrios carecería de la comprensión de un porcentaje de habitantes que ocupan estos espacios. En una sociedad capitalista dependiente como la nuestra, los barrios reflejan las contradicciones y conflictos que cohabitan en la estructura urbana. El barrio nos muestra, asimismo, la dinámica cultural en que se desenvuelven sus pobladores, la potencialidad creativa de sus habitantes (Ontiveros y De Freitas, 1996:129).

En las interpretaciones que se hacen desde esta perspectiva, hay dos maneras diferentes de mirar las relaciones entre el barrio y la ciudad: una de dependencia y otra de complementariedad. Para algunos investigadores, profesionales y funcionarios, los sectores populares mantienen una relación de dependencia o condición subalterna respecto a la cultura dominante; esta, representada por el racionalismo urbano moderno, tiene sus expresiones en la manera de interpretar, evaluar e imponer las formas de vivir y de habitar el espacio residencial, que ignora las lógicas y formas de concebir la vivienda y el hábitat popular, los aportes y la creatividad de los autoproductores, y, por ende, no reconoce su saber empírico y práctico.

Nuestra postura se adhiere a aquellos que reconocen en la acción de los hacedores de barrio su capacidad para producir cultura y nuevas significaciones, a quienes consideran que las prácticas relacionadas con la producción del hábitat y la vivienda deben ser respetadas e incorporadas en los proyectos de habilitación integral y mejora de los espacios habitables. Sabemos que la gente en los barrios ha tenido que proveerse del alojamiento necesario al no poder acceder a la vivienda producida por el sector formal, y, así, han generado una forma distinta de concebirla. Ocupan terrenos, los acondicionan y van construyendo poco a poco una edificación, sin contar con la capacidad de las empresas constructoras ni con los proyectos profesionales requeridos. Esto significa que el saber popular construye al margen de disciplinas tan importantes como la ingeniería, la arquitectura y el urbanismo; por lo tanto, su labor ha estado ajena a la contribución de estos profesionales.

La dinámica de la construcción en los barrios se desarrolla en un marco de desigualdades y segregación entre distintos grupos sociales existentes en la ciudad, que interactúan, conviven e intervienen en un mismo territorio. Por esta razón, la cultura constructiva popular no se puede comprender y analizar en sí misma, pues sus particularidades se forjan dialécticamente articuladas a los procesos urbanos por los cuales ocurren los intercambios y se dan las transferencias de los conocimientos técnicos entre dos tradiciones y maneras de construir: una, convencional, que obedece a los códigos establecidos en las regulaciones y normativas;

otra, que podría denominarse “no convencional”, representada por los hacedores de la ciudad que no están en capacidad de responder a estos códigos y cuya necesidad-obligación (Bolívar, 1987) los ha llevado a crear sus propias pautas y patrones de la construcción.

Buscamos extraer los elementos surgidos del encuentro intercultural, de las hibridaciones y de la coexistencia entre dos tradiciones distintas o modos de hacer ciudad: la tradición del saber profesional en las urbanizaciones y la tradición del saber empírico. En la producción cultural de la vivienda se han hallado igualmente elementos que la distinguen, esencialmente en el comportamiento y el conocimiento de los pobladores al ocupar y acondicionar un terreno, en el uso y el manejo de las tecnologías constructivas convencionales y en su adaptación a las condiciones del barrio. Por eso decimos que las formas de edificación en los barrios caraqueños son expresiones de formas propias, pero, a la vez, pueden mostrar evidencias de sus semejanzas y relaciones con edificaciones de otras áreas residenciales.

En la conformación de la estructura urbana, cabe mencionar el hecho de que los barrios en Caracas comenzaron en la periferia y muy pronto se encontraron dentro de la trama urbana. Muchos se ubicaron dentro o al lado de las urbanizaciones privadas y públicas; tales son los casos de los barrios de intersticios y aquellos que bordean los superbloques o las quintas de los desarrollos urbanísticos producidos por el Estado. Esta dinámica va expresando los contrastes y, a la vez, la dialéctica de las vinculaciones entre los distintos fragmentos que conforman la ciudad una y múltiple (Kaztman y otros, 2004).

Dentro de las relaciones antes mencionadas, este estudio sobre la cultura constructiva popular ahonda lo concerniente a la transferencia de conocimientos en tecnología que ocurre entre el sector formal de la construcción y el sector informal de los constructores y habitantes de barrios. Sabemos que el crecimiento y la construcción de los barrios caraqueños se ha dado al mismo tiempo que las urbanizaciones: en ambos casos, los pobladores han sido la mano de obra fundamental en este

proceso de desarrollo y transformación del espacio urbano residencial⁴.

Los constructores empíricos son los responsables principales de la incorporación de las tecnologías del concreto y la mampostería utilizadas en las construcciones formales de la ciudad; en consecuencia, ellos contribuyen y son parte del proceso de transferencia cultural de dichas tecnologías constructivas. Motivados por la necesidad y el deseo de construir una vivienda permanente y segura, guiados principalmente por un conocimiento práctico del manejo de la tecnología, los albañiles y maestros de obra buscan integrar las técnicas de la construcción formal a la transformación y mejora de la vivienda informal. Nos preguntamos, entonces: ¿a qué patrones culturales responden las formas construidas creadas por la gente en los barrios de Caracas?

Al respecto, señalamos como hipótesis que el saber empírico constructivo proviene de la apropiación de las tecnologías convencionales y de la capacidad de sus hacedores para reinterpretar y generar nuevos conocimientos, que se traducen en el desarrollo de las prácticas constructivas dirigidas a consolidar la vivienda. En este sentido, la cultura constructiva que da origen a la creación y transformación de los barrios urbanos se genera de la propia condición humana y técnica de la gente; en este caso, de la población carente de recursos, que es capaz de reordenar, ampliar, reinterpretar y dirigir el conocimiento acumulado y los nuevos aprendizajes, adquiridos en el medio urbano, para producir una vivienda durable y dar respuesta a sus necesidades habitacionales.

Para dar una idea de los alcances de esta dinámica de la construcción popular, se pueden señalar algunas cifras globales. Según los datos procesados por el arquitecto Federico Villanueva⁵ desde la creación del Banco Obrero en 1928 hasta el año 2000, la producción de vivienda

4 En las entrevistas realizadas a varios maestros de obra y albañiles en los barrios caraqueños, ellos nos hablan de su participación en las urbanizaciones y edificios formales—algunos, cercanos al barrio donde viven—, lo que muestra su formación autodidacta en los diversos oficios de la construcción.

5 Datos de Federico Villanueva, tomando como referencia el modelo Previ elaborado por Reif Consultores, C.A., Consejo Nacional de la Vivienda (Conavi), 1999-2000. Las cifras están basadas en el Censo de Población y Vivienda de 1991, con una proyección estimada hasta el año 2000.

pública para la clase obrera fue de 996 mil unidades, mientras que el número de viviendas producidas en los barrios alcanza en ese mismo período alrededor de 2 400 000. Estas cifras dicen mucho acerca de las dimensiones del fenómeno de la construcción en los barrios y de una cultura que, al producir la vivienda necesaria de la población venezolana, ha superado ampliamente lo ejecutado por el Estado.

¿Cómo han logrado los constructores levantar las edificaciones en los barrios? ¿Cuáles son las características de este proceso? Para dar respuesta a estas interrogantes, nuestra segunda reflexión se dirige, entonces, a las lógicas y a los patrones del proceso de consolidación de edificaciones, que constituye la manifestación más resaltante de la cultura constructiva popular y de la transformación del hábitat popular urbano.

Las lógicas y el significado del proceso de consolidación de la vivienda

Destacamos anteriormente los aspectos esenciales del fenómeno cultural de la producción informal del hábitat y la vivienda: el aprendizaje, la apropiación y la recodificación de las tecnologías constructivas convencionales empleadas para producir la vivienda moderna en el sector formal, y la valoración social y los significados que adquieren las formas construidas en los barrios urbanos. Para explicar la naturaleza de la forma construida de las edificaciones en los barrios de Caracas como expresiones de la cultura tecnológica, señalamos que estas se caracterizan por la incorporación, alteración y adaptación de los elementos y las técnicas de la construcción formal convencional a lo largo del proceso de consolidación de las mismas, y obedecen a la formación de un saber empírico autodidacta que desafía las dificultades y las carencias materiales a las cuales se enfrentan. Este proceso cultural produce a la vez nuevos significados que responden a las motivaciones y aspiraciones de las familias por alcanzar los mismos beneficios de una vivienda socialmente aceptable.

El proceso mediante el cual las formas construidas en los barrios incorporan elementos de las edificaciones formales se caracteriza por el comportamiento de los constructores y usuarios, que buscan aproximarse a los códigos de la construcción convencional. Lo hacen apropiándose de y adaptando las tecnologías del concreto y la mampostería al desarrollo progresivo de las edificaciones y a partir de sus propias capacidades, habilidades, intuiciones y saber práctico, cónsonos con la realidad del barrio. Al ser usuarios y constructores de sus propias viviendas, los pobladores han preferido confiar en estas tecnologías constructivas usualmente utilizadas en el resto de las edificaciones urbanas residenciales; estas representan un valor de identidad cultural sustancial para quienes, al vivir en los barrios, se sienten y forman parte integrante de nuestra sociedad.

A partir de estas reflexiones y consideraciones conceptuales, hemos realizado el análisis del proceso de consolidación de las edificaciones, basado en los relatos de vida de los constructores de oficio y en la memoria espacial de la historia de la fabricación de las casas, de acuerdo con la metodología arriba mencionada. La interpretación del comportamiento (los patrones) y las prácticas constructivas desarrolladas para la consolidación de la vivienda se hace a partir de nuestra disciplina, reflexionando sobre lo construido, es decir, sobre la forma de los objetos creados por los propios pobladores urbanos.

El espacio construido en los barrios refleja la sumatoria de las múltiples intervenciones y transformaciones que se van produciendo en momentos distintos, en sintonía con las posibilidades y prioridades de cada familia. Al respecto se hace mención a la tesis de Teolinda Bolívar sobre la producción del barrio como “una obra en permanente construcción” (Bolívar, 1987).

Dentro de la heterogeneidad del desarrollo de las construcciones, encontramos ciertas lógicas y comportamientos comunes de los hacedores de barrios informales. Al estudiar los materiales y los componentes tecnológicos utilizados, se han podido establecer tres tipologías de edificaciones que representan estadios o niveles distintos del proceso de consolidación: el rancho de materiales no durables, que encarna la

vivienda precaria provisional (fase 1); la casa de un piso de materiales durables, que los pobladores llaman “casa de bloques” y que simboliza la vivienda de sustitución (fase 2); y la edificación de varios pisos (fase 3).

Los materiales de construcción utilizados en este proceso de consolidación de la vivienda provienen de las tecnologías industrializadas que fueron introducidas en el medio urbano hace mucho más de un siglo. El rancho de fabricación provisional, el cual es característico de la primera fase, se hace con materiales de desechos de la industria que luego son reutilizados o reciclados, tales como maderas, cartones, latones u hojalatas y láminas de zinc de segunda mano, que muchas veces deben ser comprados. Las técnicas de construcción dominantes para mejorar y consolidar la vivienda son las relativas al uso de los materiales modernos manufacturados, como los bloques de arcilla, las láminas metálicas y de asbesto, cemento, cabillas, tuberías de hierro galvanizado, de cobre y de plástico y baldosas de arcilla, de gres y de vinil; todos ellos, apropiados por los autoproductores para crear sus moradas. Estos materiales son utilizados en la segunda fase para sustituir al rancho y, así, satisfacer la necesidad de una edificación durable considerada por ellos de buena calidad. En la tercera fase, los constructores han conseguido incorporar las fundaciones, las columnas, las vigas de corona y las losas de entepiso mediante el uso del concreto y la mampostería, así como la adaptación de las técnicas y dimensiones de estos componentes constructivos indispensables para el crecimiento vertical y la ampliación del espacio habitable.

A partir de los aspectos antes mencionados, queremos destacar que, en el contexto social de los barrios urbanos venezolanos —y, en particular, de los barrios caraqueños—, las tecnologías de construcción utilizadas no son inherentes al grupo social que habita en estas zonas de la ciudad, mucho menos a las condiciones naturales del medio geográfico en que estas se encuentran, tal como pudo haber ocurrido con aquellas primeras construcciones que caracterizaron la vivienda de los más pobres en los pueblos y los alrededores de las metrópolis⁶.

6 De las casas que todavía se observan en pueblos y ciudades, las del centro eran construidas en tapia pisada, adobe y tejas; en cambio, para hacer las casas de la orilla se utilizaba

La complejidad de la obra creada por la cultura constructiva popular revela que las fases del proceso de consolidación no representan categorías estáticas, sino que obedecen más a los proyectos familiares que a la evolución técnica y racional del proceso de construcción. Cabe destacar que las edificaciones no siguen un proceso lineal: las casas de un piso se hacen y rehacen y los procesos se reinician de nuevo, desde el principio, lo que da ejemplo de una dinámica que se opone a los procesos rígidos e inflexibles de la vivienda estandarizada y convencional.

Los resultados de esta investigación (Rosas, 2004) permiten argumentar acerca de la existencia de un paradigma del proceso de consolidación de la vivienda en los barrios dividido en tres fases que posee sus propias lógicas, prácticas constructivas y formas específicas surgidas del proceso habitacional de las familias y del saber de los constructores. Esto indica que las fases no son simplemente una herramienta teórico-metodológica: parece ser que cada una de ellas representa la noción y comprensión del proceso constructivo surgido de las propias familias y, en especial, de quienes se encargan directamente del proceso de construcción. Esta clasificación se sustenta también en las representaciones de los mismos pobladores, que identifican la vivienda como perteneciente a una fase del proceso: así, hacen referencia al rancho, a la casa de bloques y al edificio cuando han colocado más de dos pisos.

Encontramos patrones comunes que son típicos de la construcción informal, pero también surgen aquellos que podemos llamar atípicos; en ambos casos, estos patrones representan el comportamiento seguido por los usuarios-constructores para consolidar sus casas. A continuación se describen brevemente en qué consisten.

preferentemente bahareque y paja. Estas últimas, denominadas “ranchos”, “cobertizos”, “chozas” o “barracas”, como también se las llama en otros países, han sido la vivienda característica de los más pobres, principalmente de los campesinos en el medio rural.

Patrones típicos de la consolidación progresiva

Los procesos individuales y las lógicas desarrolladas por las familias y los constructores han instituido una especie de sistema basado en comportamientos comunes para llevar a cabo el proceso de consolidación técnica de las edificaciones. Estos comportamientos se manifiestan en los patrones inmersos en el desarrollo de las distintas fases del proceso de consolidación, y constituyen una serie de prácticas de la construcción que se repiten de una generación a otra y en las distintas zonas de los barrios informales. Las lógicas de la construcción progresiva que son propias al saber popular están basadas en una comprensión del proceso habitacional que sus habitantes tienen para ir asegurando de alguna manera las construcciones y aumentar el tamaño de los espacios de la vivienda.

Entre los patrones es frecuente encontrar que la primera casa hecha de bloques puede ser demolida aunque haya sido construida con materiales duraderos; después de un tiempo, es derribada y comienzan, nuevamente, otra casa, que ahora sí tendrá las fundaciones para soportar una estructura y varios pisos. Estos procesos, que parecen irracionales, nos revelan que las prácticas desarrolladas por los constructores, todavía con muchas deficiencias, paradójicamente han permitido aportar un conocimiento que admite el crecimiento de las casas, tal como se evidencia en las edificaciones de la tercera fase del proceso de consolidación.

La casa de un piso, sin fundaciones, con losa de piso corrida y cerámico de bloques, representa para las familias de estos barrios una buena vivienda. Aunque ha sido hecha de materiales durables, deciden demolerla parcial o totalmente porque, para colocar un segundo piso, saben que deben fabricar cimientos más profundos; esto les permite agregar otros pisos, que muchas veces son convertidos en nuevas unidades de vivienda. Reconstruir la vivienda es un proceso costoso, que lleva mucho tiempo para quienes no tienen los recursos suficientes; además, hay que considerar que las familias lo encaran viviendo y construyendo en el mismo pedazo de terreno que han ocupado. La reconstrucción también da cuenta de cómo las fases de consolidación tienden a seguir

procesos más complejos: las prácticas se hacen cíclicas y reaparecen elementos de las fases anteriores, o, también, algunos componentes de la vivienda son reemplazados por otros distintos en una misma fase.

Patrones atípicos de la consolidación progresiva

En algunos casos hemos encontrado edificaciones cuyas familias emprendieron el proceso de construcción con una edificación durable de un piso, y otras, incluso, con las fundaciones previstas para adicionar otros pisos. En estas casas, que han sido construidas sin pasar por la fase del rancho, se atribuyen condiciones muy particulares a las familias y al origen de algunos barrios; son los casos de aquellas familias a las que se les ofreció en venta una parcela en las llamadas “urbanizaciones piratas” en la década de 1950. Sin embargo, vemos que aun en estos casos el proceso de construcción de la vivienda se hace poco a poco y recorre igualmente las fases intermedias para llegar a convertirse en una edificación de varios pisos.

La heterogeneidad en los barrios también se manifiesta en factores económicos y sociales que, según circunstancias específicas, permiten que la vivienda no pase a través de las tres fases del proceso de consolidación. No obstante, ante la existencia de casos como los antes mencionados, lo dominante sigue siendo un proceso complicado de desarrollo progresivo, que sigue las mismas prácticas y lógicas, que abarca las distintas fases y por el cual transcurren durante muchos años las familias de pocos recursos para poder mejorar y transformar sus viviendas.

No queremos dejar de mencionar el significado de la construcción progresiva imbricado al proyecto que las familias tienen de sus casas, cuando ellas albergan además a personas distintas a los miembros del núcleo básico, como parientes más lejanos y paisanos. La consolidación de la vivienda cobra una enorme importancia por estar vinculada al modo de vida de los hogares venezolanos, al esfuerzo dedicado y al sacrificio durante largos años para resolver las necesidades y nuevas demandas de alojamiento de sus integrantes, en especial de las nuevas generaciones provenientes de la descendencia familiar.

Los códigos de la forma construida en los barrios

Al estudiar el saber empírico de los constructores de oficio relacionados con las características de la forma edificada, buscamos comprobar cuáles son sus códigos y si estos constituyen una creación propia del saber popular o si las formas construidas más bien se aproximan a los cánones de la edificación urbana convencional. Los resultados de nuestras indagaciones demuestran que las formas peculiares de la vivienda informal, definidas en términos de la implantación en la parcela, la utilización de los materiales, las técnicas de construcción y la incorporación de elementos constructivos, difieren en realidad de las formas normalizadas de la vivienda urbana convencional.

Cuando analizamos el soporte estructural de las viviendas que se producen en los barrios caraqueños, vimos que proviene de las combinaciones que se hacen de la mampostería y el concreto armado, tanto en las fundaciones (zapatas de concreto unidas al muro de sostenimiento en mampostería) como en las estructuras (machones y columnas combinados indistintamente con la pared de bloques de arcilla). Estas mezclas conforman el sistema estructural propio y peculiar de las edificaciones creadas por los constructores populares (Rosas, 1994).

En términos de las características de los componentes tecnológicos, en general los constructores populares han establecido unos códigos que caracterizan la forma construida y orientan las prácticas para incorporar y agregar elementos esenciales como las fundaciones aisladas de concreto; los muros de sostenimiento con bloques de cemento; la estructura con paredes de mampostería hechas de bloque de arcilla, confinada con machones o columnas y vigas de concreto; y la losa de entrepiso (platabanda), fabricada con tabelones⁷ y perfiles metálicos, estos últimos a veces sustituidos por viguetas de concreto. Todos estos componentes han sido incorporados en la cultura constructiva popular con el propósito de

7 Los tabelones son paneles de arcilla rectangulares con dimensiones de 20 cm de ancho por 80 cm de largo, con alturas de 6 u 8 cm, diseñados para ajustarse y apoyarse en los perfiles metálicos en forma de U, que les sirven de soporte; ambos elementos conforman la llamada "losa de tabelones".

asegurar la estabilidad y el crecimiento de las edificaciones en los barrios caraqueños, ubicados en su mayoría en terrenos en pendientes.

El subdimensionado de los componentes estructurales es un patrón que se repite. Las columnas toman dimensiones reducidas, lo que se observa con más evidencia en las edificaciones de varios pisos; estas pueden aparecer unidas o no a la pared de mampostería y, en ambos casos, la columna apenas supera las dimensiones del machón. En las fundaciones o cimientos, la anchura de las zapatas queda reducida a tamaños fuera de los márgenes de seguridad previstos en las normas. Estas discrepancias constituyen manifestaciones surgidas de la capacidad de los constructores, quienes han establecido unas dimensiones con las cuales alteran y adaptan las tecnologías constructivas a las condiciones particulares del barrio.

Vistos como un nivel subestándar, los patrones establecidos en la fabricación de los componentes estructurales que hemos venido analizando provienen de las reinterpretaciones del saber popular, que se distinguen de aquellas estructuras de los edificios formales que en Caracas se producen con el mejor concreto, con dimensiones mayores y con paredes de mampostería que cumplen solo las funciones de cerramiento o tabiques sin ningún compromiso estructural. Por eso señalamos que los patrones de las formas construidas informales aparecen liberadas de las precisiones y regulaciones que imponen las normas de la construcción, entre ellas el replanteo, el ordenamiento, el tamaño y el amarre de los elementos estructurales que pueden asegurar la resistencia sísmica de las edificaciones.

La permanencia de estas construcciones, todavía en pie y que hoy constituyen el patrimonio de numerosas familias venezolanas, no podría explicarse si no se toma en cuenta que, aun con todas esas deficiencias, están presentes el desempeño y la capacidad creadora e innovadora de los constructores de oficio. Sabemos que hay diferencias en el conocimiento y la experiencia que ellos pueden tener; por eso, las redes de intercambio contribuyen muchas veces a subsanar las deficiencias y a aumentar la capacidad de respuestas tecnológicas frente a las dificultades y a los errores que se cometen en la construcción.

No podemos dejar de advertir que esta situación origina graves riesgos estructurales y da una gran vulnerabilidad a las viviendas, que deben ser atendidas en los procesos de habilitación y de gestión del riesgo por los organismos públicos a los cuales conciernen estos asuntos. Cabe señalar que observamos algunas de las mismas deficiencias señaladas anteriormente en las construcciones formales residenciales en la ciudad, en las que participan los constructores que viven y hacen casas en los barrios. Con este llamado queremos dar a entender que los errores de la construcción formal suelen también reproducirse en la vivienda informal.

Valorando la cultura constructiva popular

Un aspecto importante de la cultura constructiva popular es la presencia de los albañiles venezolanos y extranjeros, quienes se han formado con un conocimiento medio en el manejo de las tecnologías constructivas tradicionales y a cuyos saberes han acudido las familias pobres para mejorar y ampliar sus viviendas. Esta cultura contraviene el pensamiento oficial dirigido a la introducción de nuevas tecnologías distintas a la práctica y tradición que tienen los constructores de oficio (a veces impuestas en los programas de autoconstrucción), así como a la búsqueda de una vivienda reducida a determinado tamaño estándar, que muchas veces se intenta ofrecer como solución para las familias de escasos recursos.

Valorar los procesos constructivos emprendidos por los habitantes constructores de las edificaciones en los barrios significa comprender las lógicas sociales y culturales en las cuales están inmersas las prácticas que ellos realizan. La consideración de las dificultades y deficiencias en la construcción y en el proceso de consolidación progresiva de la vivienda conllevan, primeramente, a un reconocimiento de los aportes del saber constructivo popular. Esta postura pasa por la necesidad de reforzar el conocimiento existente entre los albañiles, a fin de mejorar los procesos y las técnicas de construcción.

La comprensión de las lógicas y los procesos seguidos por la gente, relacionados con el aseguramiento de sus edificaciones y la posibilidad de ampliarlas, sugiere la necesidad de elevar la formación de la mano de obra y de realizar posibles intervenciones a través de la enseñanza, dirigidas a desarrollar el conocimiento de las técnicas constructivas y a arribar, por ejemplo, a la noción del ordenamiento de la unidad estructural para asegurar la resistencia sísmica o a una manera de prever las fundaciones para evitar la demolición de las casas. Esta inquietud nos lleva a sugerir la necesidad de realizar experiencias conjuntas entre profesionales y constructores que consigan, con el respeto a los aportes de estos últimos, contribuir al desarrollo progresivo de las edificaciones en los barrios.

La cultura constructiva, acerca de la cual hemos dado algunas explicaciones y cuya importancia en la producción del espacio urbano metropolitano de Caracas hemos señalado, tropieza con las disparidades y las propias dificultades y deficiencias del saber empírico, con la inestabilidad del empleo en la construcción y con la falta de recursos económicos de las familias. Estas situaciones representan contradicciones y enormes limitaciones que no son superables por los albañiles, quienes no consiguen cubrir aspectos esenciales del manejo de las técnicas constructivas o del aprovechamiento de los espacios internos de las casas por no contar con el aporte de los profesionales de la arquitectura e ingeniería.

Las deficiencias del saber constructivo popular constituyen un factor de inseguridad para la resistencia estructural de las edificaciones que no puede ser adjudicado a la aplicación de las tecnologías, sino al limitado conocimiento y a la baja calificación de la mano de obra, la cual es pagada por las familias que realizan fuertes inversiones en la producción de sus viviendas. En este sentido buscamos, como profesionales e investigadores universitarios, desarrollar experiencias y alianzas que permitan el aprendizaje necesario y la enseñanza mutua, en los que se respeten las peculiaridades de la cultura constructiva y del hábitat creado por los pobladores; que generen, asimismo, prácticas apropiadas que puedan llegar a establecerse culturalmente, para ir garantizando cada vez más las

condiciones de aseguramiento, habitabilidad e integridad de la población. Las soluciones técnicas deben ir acompañadas de la imprescindible incorporación de los equipos profesionales de las diversas disciplinas a los proyectos y obras para el mejoramiento integral de las viviendas y su entorno. Con esta postura y como conocedores del tema, señalamos que estas experiencias requieren de la ayuda del Estado; por eso insistimos en que los barrios pueden y deben ser rehabilitados. Asimismo, se requiere que las instituciones involucradas mantengan la continuidad en los proyectos de intervención, para llevarlos a un nivel adecuado a la vida humana en el medio urbano.

Es nuestro interés ahondar en los procesos urbanos informales, aprovechando las oportunidades de encuentros internacionales, para que las interpretaciones y propuestas antes señaladas consigan ser consideradas con el fin de abordar un camino posible, sean comparables con otros casos y puedan extenderse a universos más amplios de la urbanización informal en otras ciudades latinoamericanas. Una forma de valorar la cultura constructiva puede pensarse a partir de la creación de talleres y cursos para constructores, en los que la experiencia didáctica, con el aporte de académicos investigadores y estudiantes, pueda estar vinculada a las necesidades de la gente y a la dinámica de procesos de consolidación de las mismas casas.

Es necesario la realización de estudios más globales sobre la formación de la mano de obra en los barrios urbanos, con el objeto de profundizar en los procesos de aprendizaje y en las transferencias de conocimientos técnicos del sector formal, establecer las formas de capacitación y el grado de instrucción, y conocer, sobre todo, qué deben saber los constructores y a dónde pueden acudir para mejorar las técnicas y la organización del proceso constructivo. Estos estudios, además, deberán tener el objetivo de crear las formas y los mecanismos más viables para valorar la cultura constructiva.

Bibliografía

- Bolívar, Teolinda (1987). “La production du cadre bâti dans les ‘barrios’ a Caracas... Un chantier permanent!”. Disertación doctoral, Universidad de Paris XII.
- Bolívar, Teolinda (1998). “Contribución al análisis de los territorios autoproductos en la metrópoli capital venezolana y la fragmentación urbana”. *Urbana*, N.º 23: 53-74.
- Chombart de Lauwe, Paul Henry (1996). “Dinámica cultural y creación popular”. En *La cuestión de los barrios. Homenaje a Paul Henry Chombart de Lauwe*, Teolinda Bolívar y Josefina Baldó (eds.): 35-44. Caracas: Monte Ávila/Fundación Polar/Universidad Central de Venezuela.
- Duncan, James S. (1981). “Home ownership and social theory”. En *Housing and identity: Cross-cultural perspectives*, James S. Duncan (ed.): 98-134. Nueva York: Holmes & Meier.
- Kaztman, Ruben, Gabriel Corbo, Fernando Filgueira, Magdalena Furtado, Denise Gelber, Alejandro Retamoso y Federico Rodríguez (2004). *La ciudad fragmentada: Respuesta de los sectores populares urbanos a las transformaciones del mercado y el territorio en Montevideo*. Montevideo: Serie Documentos de Trabajo de IPES, Colección Monitor Social de Uruguay N.º 2, Universidad Católica de Uruguay.
- King, A. D. (1984). “The social production of built form: Theory and research environment and planning development”. *Society and Space*, N.º 2: 429-446.
- Ontiveros, Teresa y Julio de Freitas (1996). “Repensando el barrio: Papel del antropólogo en la rehabilitación de los espacios autoproductos”. En *La cuestión de los barrios. Homenaje a Paul Henry Chombart de Lauwe*, Teolinda Bolívar y Josefina Baldó (eds.): 127-135. Caracas: Monte Ávila/Fundación Polar/Universidad Central de Venezuela.
- Rosas Meza, Iris (1994). “Consecuencias sísmico-estructurales de la densificación en los barrios”. En *Densificación y vivienda en los barrios caraqueños. Contribución a la determinación de problemas y soluciones*,

Teolinda Bolívar y otros: 101-122. Caracas: Consejo Nacional de la Vivienda, Ministerio de Desarrollo Urbano.

Rosas Meza, Iris (2004). “La cultura constructiva en los barrios del Área Metropolitana de Caracas”. Disertación doctoral, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV).

Rosas Meza, Iris (2009). “La cultura constructiva informal y la transformación de los barrios caraqueños”. *Bitácora. Revista del Instituto de Investigaciones Hábitat, Ciudad y Territorio*, 15, N.º 2, Dossier Central: Informalidad en las Ciudades Latinoamericanas: 79-88.

Espacio, revolución y resistencia: Lugares ordinarios y eventos extraordinarios en Caracas¹

Clara Irazábal y John Foley*

Muchos académicos han argumentado que el espacio público es un prerrequisito para la expresión, la representación, la preservación y el mejoramiento de la democracia (Boudreau, 2000; Caldeira, 2000; Holston y Appadurai, 1999; Low, 2000; Sassen, 1996; Low y Smith, 2006). Ello no puede ser más cierto que en las capitales latinoamericanas en décadas recientes, en las que las demostraciones políticas han jugado un papel decisivo en la caída de regímenes totalitarios y en el reestablecimiento de las democracias. Caracas es un ejemplo de cómo espacios urbanos clave han alojado demostraciones populares desde que Hugo Chávez deviniera presidente en 1998. Edificios públicos —como las sedes del poder político y militar— y privados —como las casas matrices de corporaciones mediáticas— sirvieron de íconos arquitectónicos y telones de fondo para tales eventos.

Si bien el rol de los factores sociales, políticos y económicos en estos sucesos ha atraído mucha atención (Ellner y Hellinger, 2004; Márquez y Piñango, 2003; Méndez, 2004; McCaughan, 2004; Santamaría, 2004)², sabemos menos sobre la influencia de las dimensiones físicas y simbólicas

1 El presente texto es una versión revisada y resumida de Irazábal y Foley (2008); traducción de A. Almandoz.

* Clara Irazábal es profesora asistente en la Universidad de Columbia, New York. Dirección electrónica: cei2108@columbia.edu.
John Foley era profesor en la Universidad Central de Venezuela (UCV), Caracas.

2 Es extensa la literatura sobre este tema. Para una síntesis, véanse Ellner y Hellinger (2004) y McCaughan (2004).

del espacio público³. Nuestro argumento es que la localización urbana y el contexto de algunos edificios y espacios, su accesibilidad a diferentes grupos desde varias áreas de la ciudad y su valor simbólico relativo han sido cruciales en el despliegue de los eventos políticos, especialmente durante el golpe de Estado y la subsecuente reinstauración de Chávez.

Los paisajes de Caracas

Pese a que cubre 912 050 km² –poco más de dos veces el tamaño de California–, Venezuela tiene una población relativamente pequeña: de 25 373 281 habitantes, según estimaciones de julio del 2005. Debido a contar con las sextas reservas petroleras más grandes del mundo, la economía nacional es altamente dependiente de los petroquímicos⁴. Sin embargo, lo recaudado por estos recursos no ha permeado socialmente, pues ha dejado al 49,4% de la población en pobreza; al 21,7%, en indigencia; y al 71,7%, viviendo por debajo de la línea de pobreza (ONU y Cepal, 2001: 57), y todas las estimaciones indican un dramático incremento entre 1975 y 1995. De acuerdo a la medida basada en ingreso (Riutort, 1999), un 33% vivía en pobreza en 1975 y un 70%, en 1995. Con la pobreza más que duplicada en ese período, el número de hogares en pobreza extrema se triplicó, de aproximadamente 15% a 45%. Si bien otras medidas no basadas en ingreso muestran valores algo menores, Venezuela registró el mayor incremento de pobreza y contaba con la más alta proporción de población pobre en América Latina (Wilpert, 2003a).

3 Contribuciones excepcionales en este sentido han sido hechas por García-Guadilla (1998, 2002, 2003 y 2004), García-Guadilla y otros (2004), López Maya (1999 y 2003), López Maya y Lander (2006), Lander y López Maya (2005) y Navarrete (2005).

4 Según el *Oil and Gas Journal* y la Administración de Información de Energía, había ocho países con producción anual de petróleo más alta que Venezuela, pero solo cinco con reservas comprobadas más grandes, todos en el Medio Oriente (Appenzeller, 2004: 90-91). Esto subraya la importancia estratégica de Venezuela para los Estados Unidos, que es, por mucho, el mayor consumidor mundial, seguido de China y Japón. Un 13% de las importaciones petroleras estadounidenses provienen de Venezuela (Appenzeller, 2004: 89).

No es una sorpresa que esta notable desigualdad atice la lucha política contemporánea. En las principales ciudades del país, como Caracas, la pobreza está reflejada en barrios que alojan a más del 40% de la población⁵. Aproximadamente a mil metros sobre el nivel del mar, los 5 100 000 habitantes caraqueños (2004)⁶ ocupan un estrecho valle bordeado por montañas y alcanzan una densidad de 1 011 habitantes en un área metropolitana de 2 050 km². Muchos de los barrios pobres están sobre cerros empinados, particularmente en Petare, al este —que también aloja clases medias y altas—, y Catia y La Vega, al oeste, un área principalmente de clase media baja y obrera. Los barrios suelen surgir a lo largo de las riberas, fuera de la vista hasta que las inundaciones causan destrucción y los hacen más visibles.

Justo en el medio de la ciudad están los curvados jardines del otrora suburbio Caracas Country Club. En el este, los bloques de alta densidad de apartamentos de clase media alta se encuentran espaciados en calles regulares o trepan precariamente sobre las colinas. Hacia el oeste destacan grandes proyectos de vivienda pública, incluyendo el masivo conjunto 23 de Enero, inspirado en el funcionalismo de Le Corbusier⁷. En varias partes de la ciudad, edificios de apartamentos de clase media baja atestan las estrechas calles de los asentamientos tradicionales. Sobre los cerros, o arrimados a las exclusivas quintas de los ricos del este, se encuentran las intrincadas y laberínticas calles, callejones y escaleras de los barrios. El

5 Esta aproximación oculta la dificultad de definir los límites, la densidad y la forma urbana de barriadas autoconstruidas, las cuales se estima que alojan al 60% de la población venezolana (Architectural League of New York, 2002).

6 La población caraqueña podría ser más grande. Sin embargo, los datos tienden a subestimar a la población de los barrios debido a las dificultades de acceso y a la existencia de residentes ilegales. Libertador, el municipio más populoso, alcanzaba 1,9 millones de personas en 2004.

7 Este proyecto de vivienda pública está compuesto de 70 edificios con un total de 9 176 apartamentos y servicios comunales (escuelas, mercados, etc.). Bautizado así para recordar el derrocamiento del dictador Pérez Jiménez en 1958, fue originalmente concebido para 60 mil habitantes, aunque actualmente alberga a 76 mil. Tomando en cuenta las casas autoconstruidas entre edificios, la población total del área alcanza los cientos de miles. El 23 de Enero está muy politizado y se localiza a distancia peatonal del Palacio Presidencial de Miraflores.

corazón comercial e industrial más dinámico se extiende a lo largo del eje del valle. La mixtura de usos y estilos arquitectónicos es unida visualmente por El Ávila, cerro que despunta otros mil metros hacia el norte, así como por la vegetación tropical que brota de cualquier espacio vacío.

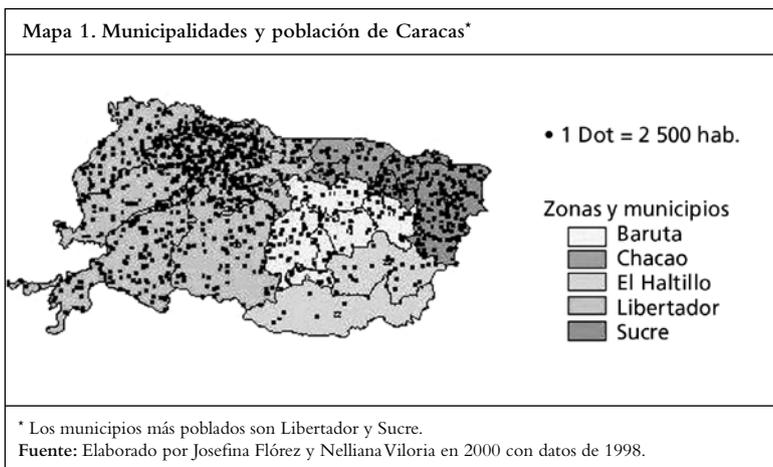
Caracas es una metrópoli fragmentada administrativa y políticamente, pues se extiende entre dos entidades independientes: el estado Miranda y el Distrito Capital. Sede del gobierno nacional, este último tiene solo una municipalidad –Libertador–, mientras que las otras cuatro –Chacao, Sucre, Baruta y El Hatillo– se localizan en el estado Miranda⁸. Adicionalmente, un nivel metropolitano de gobierno fue creado en el 2000 para coordinar las actividades de las cinco municipalidades.

Aproximadamente, el 65% de la población metropolitana se encuentra en Libertador y el 23%, en Sucre, lo que deja solo 12% a las otras tres. La mayoría de los barrios están ubicados en Libertador –que alberga al 65% de los habitantes informales– y Sucre; hasta 2004, estos dos municipios tenían alcaldes oficialistas (afines a la línea del gobierno nacional), mientras que los de Baruta, Chacao y El Hatillo eran opositores. De manera similar, el alcalde metropolitano hasta 2004, Alfredo Peña, pasó a ser activo oponente del gobierno nacional, aunque había sido electo con el apoyo de este. Sin embargo, en las elecciones del 2004, el respaldo a la administración chavista creció con la elección de Juan Barreto como alcalde metropolitano.

Estas fisuras fueron exacerbadas por las políticas económicas neoliberales implementadas por los gobiernos venezolanos en los años ochenta. Junto a la corrupción y la mala administración, esos gobiernos redujeron en mucho los niveles de vida. La marcada disminución del gasto público fue especialmente dañina para los pobres, en la medida en que el gasto per cápita fue rebajado en un 40% entre 1980 y 1993. El gasto en educación fue cortado en más del 40%; la vivienda y el desarrollo urbano, en 70%; y los servicios de salud, en 37%. Como resultado, entre 1984 y 1995, los pobres se duplicaron a más del 66% de la población total, y la extrema pobreza subió del 11% al 36% (Roberts, 2004). Para 1982, el 60% de la

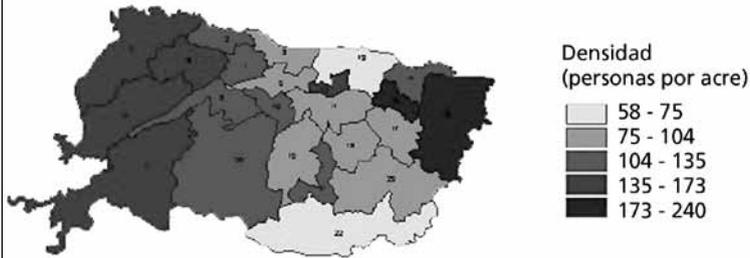
8 Estas municipalidades fueron creadas por la división del antiguo distrito Sucre, en las reformas municipales de 1989.

población podía considerarse parte de la privilegiada clase media venezolana, pero para 1990 solo podía hacerlo el 34% (Márquez y Piñango, 2003). La economía continuó deteriorándose entre 1993 y 2005 (García-Guadilla y otros, 2004: 10)⁹. La siguiente secuencia de mapas presenta el análisis socioespacial y socioeconómico del área metropolitana con datos de 1998¹⁰. De manera previsible, estos factores están correlacionados con las preferencias políticas de la población, tal como se señala en el Mapa 5. Ese mapeo ayuda a entender los usos y significados del espacio urbano en las reformulaciones dinámicas de la democracia y ciudadanía en la ciudad.



- 9 Se observan importantes disparidades en las estadísticas encontradas para este período; en esta cita, el porcentaje de pobres es diferente de las cifras dadas arriba. Adicionalmente, la proporción de 60% de clase media en 1982 corresponde más o menos a los “no pobres” en otros recuentos, pero esa categoría no equivale necesariamente a “clase media”.
- 10 Todos los mapas fueron elaborados por Josefina Flórez y Nelliana Viloria en el 2000 con información actualizada para 1998, sobre la base de originales de 1992 que formaron parte de la tesis doctoral de Flórez, “Accesibilidad, calidad urbana y grupos socioeconómicos en el patrón de localización residencial”. Las fuentes primarias de información fueron: para ingreso, la estratificación propuesta por Datanálisis según sectores socioeconómicos de A a E (1998); para valor promedio del dólar estadounidense, Banco Central de Venezuela (BCV); para densidad, proyecciones de la Oficina Central de Estadística e Informática (OCEI) para 1998; para uso del suelo, registros Akros de enero a diciembre de 1998, siguiendo una metodología de Rivas y Padrón; y para accesibilidad, Josefina Flórez.

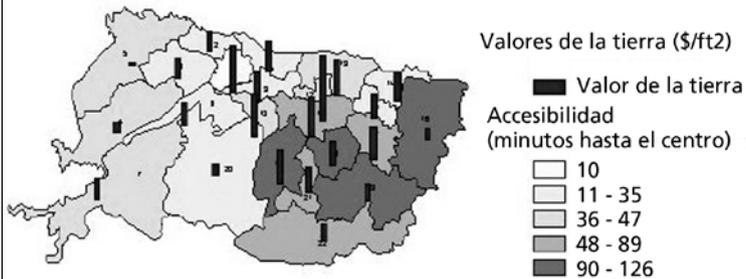
Mapa 2. Densidad de Caracas*



* Las áreas más densas están al este y al oeste de la metrópoli, donde se ubican barrios de ranchos y viviendas de clase media baja. El palacio presidencial donde reside Chávez está localizado en un área populosa y céntrica de Libertador.

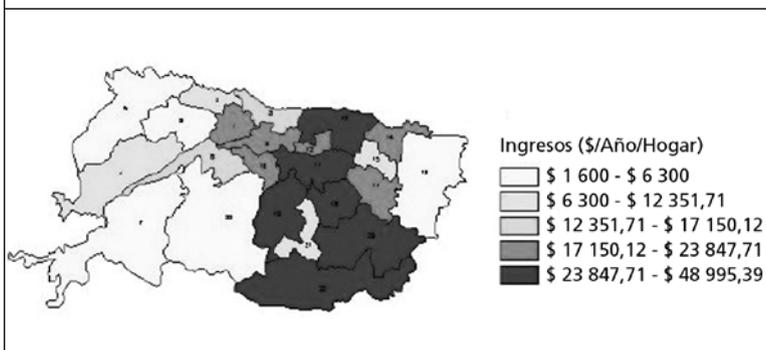
Fuente: Elaborado por Josefina Flórez y Nelliana Viloria en 2000 con datos de 1998.

Mapa 3. Relación entre valores de la tierra y accesibilidad al centro de Caracas*



* Muchas instituciones gubernamentales están ubicadas en el centro de Caracas. La accesibilidad se mide en minutos de viaje en automóvil.

Fuente: Elaborado por Josefina Flórez y Nelliana Viloria en 2000 con datos de 1998.

Mapa 4. Distribución de ingreso anual por hogar en Caracas*


* El mapa ilustra la polarización del ingreso existente en la metrópoli.

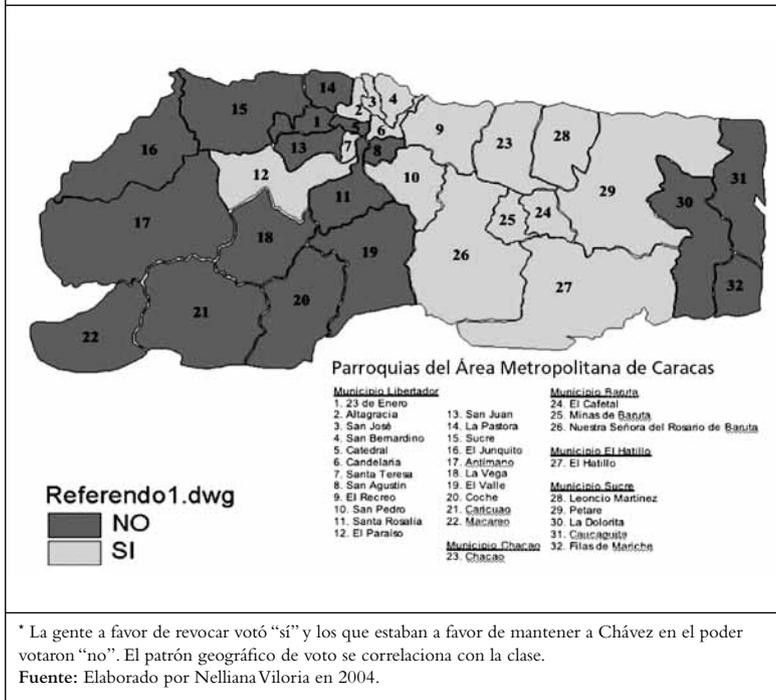
Fuente: Elaborado por Josefina Flórez y Nelliana Viloria en 2000 con datos de 1998.

El Mapa 1 muestra las cinco municipalidades integrantes de la metrópoli; representando la población, el mapa confirma que los dos municipios más populosos son Libertador y Sucre, gobernados por alcaldes chavistas. De manera complementaria, el Mapa 2 ilustra la densidad de Caracas; de nuevo, las áreas más densas están al este y al oeste de la metrópoli, lo que coincide con las grandes concentraciones de barrios populares y principalmente autoconstruidos, así como con áreas de ingresos bajos y medios bajos. Es importante hacer notar que Miraflores, el palacio presidencial donde reside Chávez, está localizado en el denso distrito Libertador. El Mapa 3 claramente muestra que no hay correlación directa entre valores del suelo y la accesibilidad al centro urbano, donde se ubican Miraflores y muchas de las instituciones gubernamentales¹¹. Las áreas con más altos valores del suelo son aquellas con densidades más bajas e ingresos más elevados, que corresponden a urbanizaciones formales consolidadas; de manera alternativa, las zonas de menor valor tienen las densidades más altas y los ingresos por hogar

11 Es importante tener en mente que Caracas tiene varias centralidades y un sistema de transporte de metro, y que la mayoría de la gente en áreas pobres no tiene carro, todo lo cual afecta los valores del suelo.

más bajos, lo que refleja en su mayor parte la urbanización informal. Puede detectarse una polarización del ingreso: la mayoría de los hogares de Libertador y Sucre percibe ingresos de hasta \$ 6 300 por año para 1998, mientras que los del resto alcanzan más de \$ 23 800 (excepto los barrios de Baruta, donde el ingreso anual es \$ 12 300 dólares).

Mapa 5. Resultados del referendo revocatorio en Caracas*



El Mapa 5 muestra los resultados electorales del referendo del 2004 sobre la finalización de la presidencia de Chávez: los distritos con mayor densidad poblacional y tamaño, así como con menor ingreso y valor del suelo, votaron por mantenerla. Tal distribución geográfica y política se correlacionaba así con factores socioeconómicos, político-administrativos y espaciales, lo que tenía implicaciones en el uso del espacio público

para demostraciones políticas, especialmente durante abril del 2002, tal como será discutido en la siguiente sección.

Cronología de eventos políticos en el espacio público

Esta sección analiza las dimensiones políticas y espaciales de los sucesos anteriores y durante el golpe de Estado que puso al presidente Chávez fuera de palacio por 43 horas. De manera significativa, la población de muchos de los sectores que lo apoyaban en el oeste metropolitano —como estuvo evidenciado en el referendo (y en elecciones previas y subsiguientes)— tiene mejor accesibilidad al centro urbano que los que votaron en contra (Mapa 3). Es importante hacer notar, sin embargo, que los simpatizantes chavistas también aclamaron desde otros sectores metropolitanos (por ejemplo, Petare, El Valle y Caricuao) que no tienen similar accesibilidad; tampoco todos los barrios, aunque cercanos, cuentan con “buen” acceso. En otras palabras, pese a que la accesibilidad definidamente influyó, más importante aún fue la determinación de la gente para restaurar a Chávez en la magistratura. Ello permitió que significativos contingentes estuvieran presentes alrededor del Palacio de Miraflores en los días que llevaron al golpe del 11 de abril del 2002. Después de que Chávez fuera secuestrado, sus partidarios se organizaron rápidamente y para la siguiente noche se habían congregado en grandes grupos alrededor del Palacio Presidencial y del fuerte Tiuna; esta presencia, junto al apoyo del sector militar que permaneció leal a Chávez, eventualmente abortó el golpe.

Precedentes

Al describir el proceso político que llevó a los sucesos de abril del 2002, adoptamos la denominación del gobierno nacional referente a dos períodos de la historia venezolana reciente: la Cuarta República para el lapso que comienza con la caída de la dictadura de Marcos Pérez Jiménez (1952-1958) y finaliza en 1998; y la Quinta República para el

período siguiente a la elección presidencial de Hugo Chávez en 1998 y la subsiguiente promulgación de una nueva Constitución nacional en 1999¹². En cada fase, la construcción sociopolítica y el uso del espacio urbano han sido factores en la definición del proceso político.

Cuarta República

Desde el derrocamiento del dictador Pérez Jiménez, en 1958, hasta la elección presidencial de Chávez, en 1998, los venezolanos escogían mandatario cada cinco años, usualmente entre el partido social-democrático AD (Acción Democrática) y el social-cristiano Copei (Comité de Organización Política Electoral Independiente). Los eventos públicos durante las campañas y los del Día del Trabajador, así como las celebraciones anuales de los aniversarios partidistas, eran grandemente orquestados. Mientras la izquierda tenía poco espacio para las demostraciones políticas espontáneas; estas se reducían a protestas estudiantiles, a veces apoyadas por miembros de facultades universitarias y de educación media, junto a militantes de esos partidos políticos minoritarios.

12 La constitución de 1811 marcó el comienzo de la Primera República, pero, dado que la élite criolla caraqueña no logró reunir apoyo popular para la causa independentista, una guerra civil definida racialmente estropeó los tempranos años republicanos. En 1813, Simón Bolívar conquistó Caracas, donde fue proclamado Libertador y estableció la Segunda República; pero, hacia 1814, las tropas enemigas expulsaron a Bolívar y a su ejército de la ciudad y pusieron fin al segundo ensayo republicano. Aunque Caracas permaneció en manos realistas, en 1819 el Congreso de Angostura —en la actual Ciudad Bolívar— estableció la Tercera República con Bolívar como presidente; las tropas independentistas finalmente liberaron la ciudad del dominio español en 1821. Con un siglo y medio de gobiernos democráticos y militares sucediéndose hasta 1959, la declarada ruptura con el pasado ha sido atribuida a la riqueza petrolera, la cual proveyó a los gobiernos de recursos materiales para ganar la población a la democracia, así como al espíritu de cooperación entre los partidos políticos nacionales que se concretó en el pacto de Puntofijo. En otro acuerdo de 1958, la Declaración de Principios y Programa de Gobierno, los principales partidos políticos (AD, Copei y URD) se pusieron de acuerdo en un conjunto de materias respecto de la economía, incluyendo el derecho de asociación y la negociación colectiva, así como los subsidios estatales para los pobres. El “espíritu del 23 de enero” informó la Constitución de 1961, la cual garantizaba un amplio rango de libertades cívicas e instituía una débil legislatura bicameral y fuertes poderes ejecutivos. El principal grupo excluido de los pactos políticos de 1958 fue la izquierda (Haggerty, 1993).

Las protestas seguían un patrón repetitivo: con frecuencia comenzaban de manera pacífica y hasta festiva, pero acababan frecuentemente en violentas confrontaciones con la policía, e incluso algunas veces arrojaron heridos y muertos. En este período, los sitios de lucha se restringían principalmente a los alrededores de los liceos, colegios y universidades públicas. Los mayores encuentros públicos tenían lugar en plazas de centros históricos o funcionales —O’Leary y plaza Venezuela— o en la avenida Bolívar, cerrada al tráfico para los eventos. Las protestas regulares en “lugares calientes” —como las plazas Venezuela y Las Tres Gracias, adyacentes a la Universidad Central de Venezuela, así como la avenida José Antonio Páez, frente al Instituto Pedagógico— eran seguidas de atascos de tráfico que devinieron rituales predecibles. Probablemente debido a la crisis económica, las protestas declinaron en la década de 1980, en la medida en que se disponía de menos fondos, se deterioraba la seguridad y se producía un desencanto con los partidos políticos tradicionales.

El “Caracazo” o “sacudón” de 1989 —reacción social contra las políticas neoliberales introducidas por el penúltimo presidente de la Cuarta República, Carlos Andrés Pérez; en particular, contra el incremento de las tarifas de transporte público— señaló una ruptura con los rituales de protesta establecidos. El 27 de febrero, un grupo de personas de los sectores más desprotegidos bloquearon las principales avenidas y autopistas, y paralizaron la ciudad; las clases media y alta reaccionaron con temor mientras se hacía realidad su siempre presente pesadilla: los habitantes de los barrios en los cerros decendiendo y apoderándose de la metrópoli. Expresando frustración, los desenfundados caraqueños irrumpieron y saquearon centros comerciales y pequeños negocios de manera aparentemente desorganizada y anárquica; en brutal represión, la policía y los militares mataron a un número desconocido de personas —una estimación conservadora dice que 400, pero otras aproximaciones no oficiales los colocan en cuatro mil¹³. Los toques de queda y los bloqueos duraron casi una semana y evidenciaron, en rápida escalada, una crisis de la democracia representativa en el país. Después del Caracazo, los desafíos al establecimiento político se

13 Debido al hallazgo de que el gobierno había enterrado civiles en fosas masivas y no los había contado.

hicieron más frecuentes y notorios: las protestas callejeras se incrementaron dramáticamente en la capital, aunque algunos años fueron más turbulentos que otros. Consiguientemente, cambió la percepción de la historia social venezolana, tal como explican López Maya y Lander:

A inicios de los ochenta, había una idea generalizada según la cual los venezolanos se ubicaban entre los menos movilizados de América Latina. Se argumentaba que su sólida democracia, aceptada por la renta petrolera del Estado, había permitido establecer y consolidar canales de mediación y representación eficientes que conjuraban el conflicto social pronunciado y/o violento [...]. Esto ha sido contradicho por las últimas dos décadas y ha obligado a mirar de nuevo la “política de la calle” que se desarrolló en Venezuela desde 1958 (2006: 11).

El descontento político de los ochenta y noventa resultaba de una aguda crisis económica con pobreza creciente y polarización sociopolítica, corrupción rampante, pérdida de legitimidad de los partidos políticos y carencia de responsabilidad y justicia en medio de una creciente deuda pública. Adicionalmente, otro elemento que desafió al establecimiento después del Caracazo fue el descontento de militares de nivel medio con los líderes políticos del país, así como la repugnancia de haber tenido que tomar las armas contra los ciudadanos durante los disturbios, todo lo cual culminó en los fallidos golpes de Estado contra el gobierno de Pérez en febrero y noviembre de 1992. El primero fue liderado por el coronel Hugo Chávez en compañía de otros militares. A partir de este momento, un nuevo movimiento político que se había venido gestando en secreto como reacción a la crisis política se hizo visible y ganó impulso. Al mismo tiempo, aquellas organizaciones políticas y movimientos que habían sido excluidos del pacto de Puntofijo se juntaron a pesar de sus diferencias¹⁴, de cara a lograr el objetivo de “democratizar la democracia” (García-Guadilla y otros, 2004: 11).

14 En el pacto de Puntofijo de 1958, el presidente Betancourt otorgó concesiones para un amplio cambio de las fuerzas políticas, pero mantuvo la hegemonía de los principales partidos, especialmente AD y Copei. Otros grupos fueron excluidos de los pactos políticos, particularmente los de izquierda (Haggerty, 1993). Los chavistas concibieron el pacto de Puntofijo en tanto símbolo esencial de la Cuarta República.

Para muchos venezolanos, este movimiento representó un proyecto político alternativo que ofrecía gran esperanza de reforma. Finalmente, Pérez fue forzado fuera del cargo y Rafael Caldera fue eventualmente electo presidente en 1993. Los disminuidos precios del petróleo no ayudaron a este último, y su período estuvo caracterizado por la inestabilidad política y la insatisfacción general con el gobierno. Muchos sintieron que Caldera traicionó al electorado cuando acudió por ayuda al Fondo Monetario Internacional (García-Guadilla y otros, 2004), todo lo cual provocó apasionadas protestas callejeras que demandaban responsabilidad y justicia.

Quinta República

El modelo político alternativo representado por los partidos identificados con el proyecto de Chávez congregó amplio apoyo popular y en 1998 ganó las elecciones con 56% de los votos; luego, asumió la presidencia del país, rebautizado como República Bolivariana de Venezuela. Su mandato representaba la interrupción de la dominación de AD y Copei. La aprobación de la nueva Constitución en 1999, con un 70% del voto, definió la “revolución pacífica”, como la catalogó el gobierno. Poco después, nuevas elecciones presidenciales tuvieron lugar y Chávez fue reelecto por seis años con la posibilidad de otro período, como lo establecía la nueva Carta Magna. La reforma constitucional contemplaba asimismo una democracia participativa que involucraba al pueblo en la toma de decisiones, la valoración de los derechos humanos y el reconocimiento del multiculturalismo en Venezuela.

Además de eso, el régimen enfatizó la integración latinoamericana y cuestionó abiertamente los principios neoliberales y las condiciones impuestas por los organismos financieros internacionales. Impuestos, aranceles de importación y licencias fueron reforzados; la industria petrolera, nacionalizada; y su gerencia, cambiada¹⁵. Siguieron la reforma

15 La nueva ley petrolera “limitaba las compañías extranjeras a 50 asociaciones estratégicas y duplicaba los impuestos a ser pagados al Estado por barril extraído. También impuso, por vez primera, transparencia fiscal y rendimiento de cuentas por las turbias operaciones

de la tierra, para legalizar la tenencia de propiedades urbanas y rurales y redistribuir otras, junto a la modificación de derechos de pesca, para controlar la pesca de arrastre. Se acepta que estas eran pruebas de que el gobierno chavista fomentaría una reforma sustancial, si no revolucionaria, alienando en ese proceso a sectores de las clases media y alta. Una cuestión especialmente espinosa fue la reforma del suelo que llevó a la primera huelga de negocios en diciembre del 2001 (Wilpert, 2003b)¹⁶.

Como resultado del cambio constitucional y su implementación, algunos grandes intereses en la Iglesia, los partidos políticos tradicionales, los militares, el sistema judicial, la burocracia gubernamental, las compañías públicas y privadas, las universidades, las artes y los medios han sido desafiados. “En países asediados por desigualdades extremas”, explican García-Guadilla y otros. (2004: 20), “las separaciones de clase crean divisiones profundas, lo que hace difícil la articulación de propuestas universales”. No sorprende, entonces, que emergiera una oposición fuerte y vociferante, si bien internamente fragmentada pero con acceso a recursos económicos sustanciales y que domina los medios masivos. Inicialmente apareció como una vigorosa oposición democrática, pero, el 11 de abril del 2002, las fuerzas antigubernamentales maniobraron hacia una posición desde la que se fomentó un golpe de Estado.

Los sucesos de abril del 2002

Para abril del 2002, las demostraciones y marchas ganaron intensidad, en la medida en que Chávez y los líderes de la oposición animaron a sus seguidores a tomar las calles. Cada grupo buscó demostrar que podía reunir mayores grupos de gente, y se generó controversia sobre las cantidades exactas. Algunos espacios fueron incluso rebautizados –por ejemplo, la plaza Francia pasó a ser plaza de la Libertad, apropiada y resguardada exclusivamente por las facciones opositoras–. Estas reterritorializaciones

de PDVSA, así como contenía provisiones que permitían al gobierno reestructurar la industria petrolera en su debido momento” (Wilpert, 2003b: 107).

16 Véanse Wilpert (2003b), Vila Planes (2003), Camejo (2002) y Medina (2001) para una descripción más detallada de estas reformas y sus implicaciones.

incrementaron las divisiones políticas y sociales y existentes.

El 11 de abril, la oposición marchó contra el gobierno de Chávez (Fotografía 1). Desde un espacio anodino frente al edificio de PDVSA (la compañía petrolera del Estado) en Chuao, bautizado por la oposición como “plaza de la Meritocracia”¹⁷, la marcha siguió pacíficamente a lo largo de la autopista Francisco Fajardo. Aunque la ruta legalmente permitida se encontraba dentro de las municipalidades de Chacao y Baruta, algunos líderes opositores convencieron a los marchantes para cruzar hacia Libertador en dirección al Palacio Presidencial. Cuando la manifestación alcanzó el límite de este municipio, un grupo de empresarios y militares de alto rango planeó un golpe de Estado que fue apoyado por representantes de importantes organizaciones civiles. Los actores intentaron legitimar su sedición mediante la presencia de numerosos protestantes, mientras recurrían a medios inconstitucionales y violentos para deponer al presidente (García-Guadilla y otros, 2004).

El clima político en el país había estado por meses muy tenso, y los creíbles rumores sobre un posible golpe de Estado habían emergido. Por lo tanto, los simpatizantes del gobierno habían rodeado por días el Palacio Presidencial en jugada preventiva. Cuando la marcha opositora llegó al área cercana al palacio ese 11 de abril, las fuerzas de seguridad se las arreglaron para mantener separados a los partidarios oficialistas y opositores, pero, como resultado de lo que parecían ser disparos de francotiradores alrededor de Miraflores, cerca de veinte personas murieron—incluyendo once protestantes oficialistas— y muchas otras fueron heridas en un intervalo de dos horas¹⁸.

17 Chávez había reclamado que los gerentes de PDVSA estaban comprometidos con las agendas neoliberales que favorecían los intereses extranjeros; con sus posiciones comprometidas, los tecnócratas respondían que solo ellos tenían la experticia necesaria para dirigir la compañía. En su defensa, el espacio frente a PDVSA fue denominado plaza de la Meritocracia.

18 Fiscal general en el tiempo del golpe, Rodríguez (2005: 191) da los siguientes nombres de francotiradores: Roberto Francisco McKnight, Roger de Jesús Lugo Miquilena, Franklin Manuel Rodríguez, Jorge Hernán Meneses, Jesús Antonio Meneses, Nelson Enrique Rosales y John Carlos Garzón. “Esta última persona era colombiana, otra era de Panamá, McKnight era de los Estados Unidos y Jesús Lugo Miquilena tenía una falsa cédula de identidad venezolana”. No todos los muertos eran manifestantes: algunos tra-

Fotografía 1. Marcha de los opositores al gobierno alrededor del aeropuerto de La Carlota, en la autopista Francisco de Miranda, a la altura de Altamira, 2002



Fuente: Irazábal y Foley (2008).

En medio de la confrontación, una fuerza militar opositora se apoderó del Palacio Presidencial y secuestró a Chávez; la oposición, entonces, adujo que este había renunciado. Del “vacío político” se formó un gobierno interino con representantes de la asociación de empresarios (Fedecámaras), los militares y la confederación de sindicatos (CTV), dominada por AD, el principal partido de la Cuarta República. El presidente de Fedecámaras, Carmona Estanga, se proclamó presidente, y en su primera aparición televisiva derogó la Constitución de 1999, disolvió la Asamblea Nacional que había sido democráticamente electa, removió “Bolivariana” del nombre de la República, revocó los decretos económicos promulgados por el gobierno de Chávez y destituyó a los gobernadores y alcaldes electos. “En suma, el nuevo presidente rechazó todas las nuevas instituciones democráticas resultantes de la descentralización

y que fueron legitimadas a través del proceso constituyente e institucionalizadas a través de la Constitución de 1999” (García-Guadilla y otros, 2004: 19). Incluso algunos partidarios de la oposición sintieron que Carmona había ido demasiado lejos demasiado rápido, y quedaron desconcertados o estremecidos por la naturaleza autoritaria del golpe.

Casi todos los medios comerciales —televisión, prensa y radio— deliberadamente distorsionaron la información para desacreditar al gobierno y unirse a la oposición (Kaiser, 2003)¹⁹; la televisora y las radios estatales fueron cerradas a la fuerza por los partidarios del golpe. Las estaciones televisivas comerciales coordinaron una transmisión de partidarios oficialistas disparando de un puente, lo que daba la impresión de que estaban masacrando a los marchistas opositores y hacía al presidente Chávez falsamente responsable de los asesinatos. Durante los dos días del golpe, los simpatizantes del gobierno tuvieron que depender solo de contactos personales y telefónicos, mientras el servicio de teléfonos celulares fue interrumpido²⁰.

Los enfurecidos partidarios de Chávez tomaron las calles en magnitudes impresionantes (Fotografía 2); la escala de la reacción popular fue totalmente inesperada²¹. En un evento sin precedentes en Latinoamérica, durante los dos días siguientes, un presidente depuesto fue

19 Lo que los canales comerciales de televisión no mostraron fue la calle debajo del puente Llaguno, que estaba vacía a excepción de la Policía Metropolitana. La manipulación de la información es evidente en los documentales *Puente Llaguno. Clave de una masacre* (dirigido por Ángel Palacios, Venezuela, 2004) y *La revolución no será televisada* (dirigido por Kim Bartley y Donnacha O’Briain, Irlanda, 2003). *Puente Llaguno* obtuvo el primer premio en el Festival de Documental Latinoamericano y el premio del Público General en el Festival de Cine de España 2003. *La revolución no será televisada* también ganó numerosos premios internacionales.

20 Dadas estas circunstancias, uno de los más notables aspectos de la organización de las demostraciones a favor de Chávez fue la capacidad de comunicarse por medios alternativos; esto confirma la importancia de los contactos cara a cara en los espacios públicos, localmente llamados “radio bamba” (término popular para “boca”, lo que connota la comunicación oral).

21 Especialmente al considerar que la televisión y la radio gubernamentales fueron cerradas por los simpatizantes del golpe y que los canales comerciales transmitían comiquitas y películas. La única información a la que algunos venezolanos tenían acceso era la reportada por canales internacionales por cable, como CNN.

retornado al poder después de la presión popular y de que una facción militar reversara el golpe. Según CNN, aproximadamente tres millones de personas salieron a las calles de Caracas, sumadas a las de otras partes del país, para demandar el retorno de Chávez al poder.

Al inicio, este levantamiento fue reprimido violentamente, pero su escala tornó la represión inviable²². En efecto, una multitud rodeó el palacio de Miraflores, animada por la recuperación de este por parte de la guardia presidencial que había permanecido leal a Chávez. A los ministros y oficiales militares identificados con la efímera junta de Carmona se les permitió huir a través de los túneles palaciegos. La muchedumbre, en las afueras, pedía el rescate de Chávez y lo aclamó cuando retornó a Miraflores. Otro grupo inmenso acordonaba el fuerte militar Tiuna, donde se suponía —según falsos rumores— que el presidente era mantenido como rehén, mientras millares protestaban y causaban disturbios callejeros en varios sectores de la ciudad.

Durante el golpe, la nueva junta instigó o aprobó la represión violenta, arrestó a miembros del gobierno chavista y a líderes de organizaciones populares, los humilló públicamente e incluso asesinó a algunos; más de veinte personas fueron asesinadas en los días siguientes²³. Un gran grupo atacó la embajada cubana²⁴, mientras la policía municipal de Baruta, donde aquella se localiza, se mantenía al margen; de hecho, el alcalde de Baruta, un oponente de Chávez, participó en el ataque a la

22 La Policía Metropolitana jugó un importante papel, animada por el alcalde mayor Peña, quien apoyó el golpe. Para entonces, sin embargo, grandes facciones de los militares habían declarado su lealtad a la Constitución y al gobierno electo democráticamente, lo que hizo difícil de mantener o justificar la violencia sistemática. Mientras tanto, se afirmaba la participación de los Estados Unidos en el golpe; Washington, de hecho, reconoció públicamente al gobierno de Carmona. Podemos suponer que el gobierno estadounidense retiró más tarde su aprobación oficial en vista de que habría sido difícil justificar el apoyo a un régimen que había adoptado medidas que violaban seriamente los derechos humanos.

23 Una ONG de víctimas del golpe (Asovic) enumera 19 personas muertas el 11 de abril y 27 entre el 12 y el 14.

24 La embajada cubana fue atacada por representar simbólicamente la ideología comunista que ha sido adoptada por el régimen chavista, según muchos de sus oponentes.

embajada²⁵. Los sitios del Palacio Presidencial y el fuerte Tiuna –claves para la restauración– estaban en “territorio chavista”, aquellas partes de la metrópoli en que los partidarios oficialistas representaban gran mayoría. El Mapa 5 indica las localizaciones del palacio (parroquia 2, Altigracia) y del fuerte (parroquia 19, El Valle), dentro o cerca de los baluartes oficialistas. Adicionalmente, el Mapa 3 también muestra que la accesibilidad de estos lugares era mayor para los chavistas. Estos fueron factores espaciales importantes que favorecieron el retorno del depuesto mandatario a la presidencia.

Fotografía 2. Marcha de los partidarios del gobierno en la avenida Bolívar, 2002



Fuente: Irazábal y Foley (2008).

25 El alcalde de Baruta, Henrique Capriles Radonski, fue imputado en relación a su participación en el violento asedio a la embajada cubana entre el 9 y el 13 de abril del 2002. La principal evidencia en su contra puede verse en las tomas celebratorias transmitidas por la televisión comercial. Véase el documental *Asedio de una Embajada* (dirigido por Ángel Palacios, Venezuela, 2004).

Secuelas de abril del 2002

El golpe de abril del 2002 fue un llamado de atención para que los partidarios del gobierno no desestimaran a la oposición y sus tácticas; fue un período de gran malestar en el que aquellos recibieron “el latigazo de la oposición”, cita frecuente que Chávez tomara de Trotsky para motivarlos a la consolidación de sus organizaciones y a la solidaridad grupal. Después del golpe, “la lucha por la existencia devino el medio primario de expresar diferencias” (García-Guadilla y otros, 2004: 20); en esta lucha existencial, las facciones en conflicto cesaron de atenerse al dictado de la ley y actuaron como si la sobrevivencia dependiera de aplastar al otro. En tal enfrentamiento entre el Estado y una fracción de la sociedad civil, como explican García-Guadilla y otros, “el papel de regular o mediar conflictos, asignado al Estado, se hace difícil de cumplir. Más aún, cuando una parte de la sociedad civil no reconoce la legitimidad del Estado en tanto mediador y regulador del conflicto, tal rol no puede ser asumido por este con éxito” (2004: 20).

Lo que siguió fue el conflicto obstinado: aunque el golpe fue fallido y muchos de los opositores estaban frustrados por eso, el movimiento de oposición ganó impulso y algunos de sus líderes se sintieron potenciados; habían desestabilizado al régimen y probado sus fuerzas. Aunque tanto el gobierno como la oposición reconocieron de los labios para fuera la necesidad de diálogo, los conflictos rápidamente remontaron y plantearon una amenaza continua para la democracia:

El conflicto amenaza al sistema político cuando es “antagónico” (como ocurre en Venezuela), porque la sociedad no es capaz ni de definir su interés colectivo común ni de contribuir a la voluntad general. Incluso peor, cuando la sociedad civil y el Estado no pueden ponerse de acuerdo sobre la definición de la voluntad general porque tienen estructuras ideológicas antagónicas (como también pasa en Venezuela), entonces los actores sociales o la sociedad civil devienen politizadas y tratan de hacer sus intereses particulares sinónimos de la voluntad general (García-Guadilla y otros, 2004: 20).

En vano, la oposición intentó nuevas estrategias: un paro nacional y, después, la salida de Chávez por un referendo sancionado constitucionalmente. Otra vez, el choque de intenciones fue llevado con fuerza a las calles. La parte céntrica de la ciudad, donde se localizan las más de las instituciones públicas, posee una grilla tradicional y peatonal con muchas plazas y unas pocas avenidas anchas; por contraste, las áreas formales de residencia en el este de la ciudad, donde la oposición es mayoría, constituyen una expansión urbana mucho más moderna, entrecruzada de autopistas, con menos plazas y una trama más irregular y menos peatonal. Podría decirse que estas condiciones espaciales facilitaron la congregación chavista. Uno de los pocos sitios que ambos bandos compartieron después de abril del 2002 fue la avenida Bolívar, la cual había sido tradicionalmente el termómetro de preferencias políticas, medidas en términos de la asistencia popular a los mítines durante la Cuarta República. Siguiendo esta tradición, chavistas y antichavistas organizaron encuentros en la avenida Bolívar. Esto, sin embargo, planteó un desafío mayor para la oposición, debido a la localización de la avenida al centro-este, en medio de un “territorio chavista” ahora más definido, lo que llevó a un uso reducido por parte de la oposición.

La oposición usó otros lugares, sin embargo: con frecuencia se congregaban en un nodo de autopista cerca al aeropuerto militar de La Carlota; también organizaban mítines en la sede central del edificio de PDVSA. Quizás el sitio más popular y simbólicamente poderoso fue la plaza Altamira o plaza Francia, rebautizada plaza de la Libertad, en Chacao, una de las pocas plazas grandes en el este de Caracas (Fotografía 3). La plaza fue construida como parte de la expansión moderna de la ciudad, siguiendo la estética francesa en el entonces suburbio diseñado con principios de “ciudad jardín”. Hoy en día está en el corazón del territorio antichavista de la metrópoli, y como tal fue apropiada por los grupos oponentes para todo tipo de actividades culturales, políticas, militares y religiosas. Para finales de octubre del 2002, la plaza fue declarada “territorio de la libertad” por oficiales militares y representantes de la sociedad civil. Por meses, la gente se congregaba día y noche para oír alocuciones y participar en actos que exhortaban a la resistencia. Dado

que la municipalidad de Chacao tenía un alcalde abiertamente partidario de derrocar a Chávez, las autoridades locales, incluyendo la policía municipal, defendían a los manifestantes a pesar de su posible transgresión de las ordenanzas.

Esta ocupación de la plaza Altamira duró poco. En un incidente violento, tres muertos —de los que se acusó a una persona mentalmente discapacitada— atemorizaron a las multitudes que frecuentaban la plaza, mientras la fatiga se instalaba después de meses sin progreso político notable. Los vecinos se cansaron del ruido y de la basura e incluso el alcalde local, partidario de la oposición, quiso en algún momento reclamar la plaza de cara a decorarla para Navidad y devolverla a los residentes. Después de una marcha chavista guiada por el entonces vicepresidente José Vicente Rangel, la plaza fue finalmente “reconquistada”²⁶.

Fotografía 3. Plaza Altamira tomada y rebautizada por la oposición como plaza de la Libertad, 2002



Fuente: Irazábal y Foley (2008).

26 Esta plaza continúa simbolizando la oposición al gobierno y siempre es una referencia para las espasmódicas protestas, tal como ocurrió durante las “guarimbas”.

Durante la crisis política y su consiguiente disputa sobre el territorio, ambos grupos recurrieron a la guerra simbólica, apropiándose de emblemas nacionalistas y religiosos. Chávez y sus seguidores adoptaron el rojo para boinas y camisetas, lo que simbolizaba la “revolución” de izquierda; la oposición, por otro lado, usó el amarillo como símbolo de luz y esperanza de un futuro sin Chávez, o el negro, en señal de luto. Para algunos, este último creó vínculos, deliberados o no, con los movimientos fascistas europeos; el negro también podía ser interpretado como indicativo de la diversidad de posiciones ideológicas opositoras, así como de un movimiento más reactivo que asertivo. Las marchas masivas de chavistas han sido llamadas “la marea roja”, y las de la oposición, “el gusano de luz”. En un país de mayoría católica, Chávez con frecuencia habla de Cristo como guía de su revolución, mientras la oposición invoca a la Virgen María para librarse de aquel. El presidente se refiere intensamente a la nueva Constitución y la muestra en muchas apariciones públicas. Tras haber votado contra ella y perdido, la oposición más tarde la invocó asimismo, con el propósito de legitimar el referendo revocatorio. Finalmente, Simón Bolívar, el padre histórico de la república, después de ser admirado por todos los venezolanos, ha pasado recientemente a ser símbolo de división: los chavistas lo veneran y estiman como la principal inspiración de su “Revolución bolivariana”, mientras que los antichavistas se debaten sobre lo que ven como una inconveniente revisión de la historia nacional (González Deluca, 2005; Romero, 2005; Suazo, 2005).

Huelga nacional de finales del 2002 y comienzos del 2003

La polarización continuó después del golpe y alimentó imaginarios sociales que construían al “otro” como enemigo (Lozada, 2004; Salas, 2004). PDVSA, Fedecámaras y la CTV formaron una coalición opositora y planearon una huelga general nacional y un paro de la compañía petrolera para debilitar al gobierno y forzar la renuncia de Chávez. García-Guadilla y otros describen las condiciones en los siguientes términos:

El golpe de Estado del 2002 no puso fin a la exclusión del “otro” de los modelos normativos propuestos por cada facción. La huelga general de diciembre del 2002, que duró hasta febrero del 2003, llevada a cabo por la oposición en desafío del gobierno, es otro ejemplo del uso de la lucha existencial como medio de articular diferencia. El principal objetivo de la huelga general, llamada “Paro Cívico” por la oposición, era forzar al presidente Chávez a renunciar mediante la interrupción de la industria petrolera nacional. La huelga fue convocada por la Coordinadora Democrática, entidad que representaba las alianzas establecidas entre partidos políticos y organizaciones sociales y económicas pertenecientes a la oposición. Las organizaciones civiles opositoras apoyaron la huelga a pesar de que el gobierno no la reconoció como legal e incluso amenazó con despedir a los empleados públicos que participaran; la amenaza se materializó cuando más de cinco mil profesionales que laboraban en la compañía estatal PDVSA, así como en su instituto de investigación, Intevep, fueron despedidos. Durante los dos meses que duró el “Paro Cívico” hubo numerosas movilizaciones y confrontaciones violentas; los imaginarios sociales de la oposición y el gobierno dieron pábulo al conflicto. El gobierno catalogó a los ciudadanos participantes en la huelga como el “enemigo”, los “traidores” y los “antipatriotas”; la huelga fue declarada “ilegal”. La oposición, sin embargo, la describió como “Paro Cívico” y justificó sus acciones apelando al artículo 350 de la Constitución, que legitima la desobediencia civil. La “huelga ilegal” o “Paro Cívico” fue desactivada solo después de haber probado ser fallida (2004: 20).

Muchos de las clases gerentes y profesionales se unieron a la huelga, mientras que los propietarios de pequeñas y medianas empresas, así como los obreros, no lo hicieron; como resultado, el paro fue adherido de manera desigual en la ciudad. Muchos sectores del este cerraron sus negocios al tiempo que las calles se vaciaban; mientras tanto, los distritos del oeste y los barrios más pobres permanecieron repletos de gente y actividad. Los negocios más ricos probablemente se oponían a Chávez y podían absorber el costo de la huelga; los más pequeños, incluso cuando eran opositores, tenían menos posibilidad de hacerlo. La mayor parte de los gerentes de PDVSA cumplió con el paro, mientras muchos obreros

no lo hicieron y, al desafiar a sus jefes, recobraron la compañía para el gobierno. Muchos analistas también se refirieron a la huelga como evento mediático, debido a la descripción sesgada que los medios hicieron de las actividades en diferentes sectores de la ciudad (Kaiser, 2003)²⁷.

La huelga de 2002-2003 de dueños de negocios y el paro de la compañía petrolera resultaron en una escasez de gasolina, un colapso del transporte y déficits en el suministro de otros bienes. Los más afectados no pudieron acumular grandes cantidades de comida ni tenían espacio para almacenarlas. También la clase media se vio afectada, debido a su consumo de productos y servicios importados o valorados en dólares (Wilpert, 2003b: 106). Garantizar gasolina o gas pasó a ser una preocupación diaria; en los barrios, la gente formaba colas cada vez que las bombonas (usadas para cocinar) eran ofrecidas. En cualquier lugar que se formaban estas filas, los espacios circundantes eran temporalmente convertidos en locaciones para discusión política. También la población creó elementos de autogestión, controlando las filas, compartiendo información con respecto a los lugares en que el gas y la gasolina estaban disponibles y asegurando cierta justicia en la distribución.

Los que apoyaban al gobierno ocuparon sectores clave, como la casa matriz de PDVSA en La Campiña (en el municipio Libertador), en un espacio relativamente hostil alrededor de las oficinas²⁸; los que apoyaban el paro acamparon en la ya mencionada plaza de la Meritocracia en Chuao. La experiencia del paro de empresarios generó una reacción y reorganización del gobierno. Se requería acción urgente de parte de este para evitar riesgos de escasez de combustible y gasolina. La provisión gubernamental de subsistencia básica para las clases de menores ingresos –la misión Mercal– fue estratégica en sus efectos; se mantuvo y reprodujo después de la huelga como forma de prevenir o cooptar

27 Por ejemplo, los canales de televisión mostraban de manera selectiva calles en las áreas antichavistas en las que los negocios estaban cerrados, lo que denotaba complicidad con el paro.

28 Este edificio es típico del moderno estilo de fortaleza de oficinas públicas en la Cuarta República, la cual erigía barreras reales y simbólicas entre el público –especialmente, los sectores pobres– y los oficiales que, se suponía, debían estar a su servicio.

eventos de la oposición –por ejemplo, los mercados abiertos que tuvieron lugar en tiempos de las marchas opositoras–.

La oposición recurre a la violencia: La “guarimba”

El 27 de febrero del 2004, en el decimoquinto aniversario del Caracazo, la oposición marchó para pedir el retiro del presidente Chávez, mientras una cumbre de líderes de países no alineados (G-15) tenía lugar en el teatro Teresa Carreño. Por razones de seguridad, a la marcha se le negó permiso para proceder a lo largo de la avenida Libertador, en cuyo extremo se encuentra el teatro, por lo que siguieron enfrentamientos violentos con la Guardia Nacional. Como protesta, miembros de la clase media empezaron a arrasarlo todo en una así llamada “guarimba”, que secuestró considerables sectores al este de la ciudad. Los actos de guarimba continuaron entre febrero y marzo del 2004 en Caracas y otras ciudades venezolanas. El fin era alterar el orden violentamente para provocar intervención militar represiva, deslegitimar al gobierno y motivar una acción internacional. Concebida por Robert Alonso, miembro del grupo derechista Bloque Democrático, el objetivo era crear una anarquía que paralizara al país. Siguiendo estas formas extremas, las tácticas de guarimba incluían quemar cauchos de carro y basura en las calles, junto al uso de explosivos caseros como cocteles molotov y armas convencionales. Paralelamente, los medios de comunicación activaron una “guarimba mediática” (según la escritora Earle Herrera), al cuestionar a las autoridades públicas y generar un ambiente de terror. Afortunadamente, falló la convocatoria para la participación masiva en las guarimbas: fue condenada por el respeto a Chávez y a los fundamentos democráticos de los venezolanos, incluso por muchos de la oposición (García Danglades, 2004). Las guarimbas fueron canceladas porque se hicieron extremadamente impopulares al dificultar la libre circulación y ensuciar los vecindarios (García-Guadilla, 2005).

El referendo de agosto del 2004

En contraste con el golpe de Estado y la huelga ilegal, la oposición también hizo uso de la estrategia democrática de elección revocatoria, la cual surgió como resultado de las movilizaciones políticas y callejeras en el 2003 y el 2004²⁹. Desde 1998, la oposición no había desplegado tal fuerza democrática y potencial organizacional, factores que convencieron a muchos de la victoria segura; la segregación espacial y social de las fuerzas opositoras reforzó tal impresión. Si todos los que los opositores conocían, todos los que encontraban y todos con los que conversaban en sus vidas diarias compartían su antagonismo político hacia el gobierno, ¿cómo podrían haber concebido no ganar el revocatorio? Los medios de comunicación se oponían abiertamente a Chávez y jugaron un gran papel en reafirmar estas percepciones en su distorsionado retrato de manifestaciones públicas, marchas y votaciones. Los partidarios del gobierno, de manera similar, rechazaron a los medios tradicionales y pasaron a depender de la televisora y las radios estatales, así como de un número limitado de publicaciones alternativas.

Así, la participación en eventos extraordinarios en los espacios públicos de Caracas y el tratamiento de los mismos por los medios tuvieron un papel determinante en la creación de las dispares comunidades imaginadas que los venezolanos de alianzas políticas diferentes fabricaban en tanto idealizaciones de su ciudad y nación. La construcción mediática de los poderes de la oposición no se reflejó en los subsiguientes resultados del revocatorio, que, como se describe en el Mapa 5, reconfirmó a Chávez en el poder (con el 59% de los votos) y restableció la segregación política de la metrópoli. La legitimidad de las elecciones fue confirmada por observadores internacionales, incluyendo la Organización de Estados Americanos (OEA) y el Centro Carter, dirigido por el expresidente estadounidense. Sin embargo, en parte animados por sus líderes políticos e influenciados por las visiones fabricadas por

29 La Constitución de 1999 permite un revocatorio de representantes electos después de que hayan servido la mitad de su período. Se afirma que la Constitución venezolana es la única en el mundo que sanciona tal mecanismo.

los medios, muchos miembros de la oposición no reconocieron lo que reclamaban como resultados electorales fraudulentos. Sus reacciones fueron sentidas en las calles poco después.

Discusión de la dinámica socioespacial

En las tensiones entre la creación y la contestación de nuevos proyectos políticos, las “comunidades imaginadas” son redefinidas, como lo son las nuevas subjetividades de solidaridad y pertenencia. El efecto en el espacio público es una desestabilización de los significados tradicionales de lugar. Las revisiones postradicionales de la historia nacional preestablecida son llevadas a cabo a través de la validación y del tejido de historias subalternas. También la actual condición sociopolítica en Venezuela presenta una dimensión “posglocal” más destacada, en la medida en que lo global y lo local se alojan el uno en el otro en una miríada de formas fluidas. Actualmente, Venezuela es un punto principal de referencia para estudios de caso comparativos guiados por analistas y académicos internacionales; activistas y agencias de alrededor del mundo participan en la política venezolana y en la política local del espacio público, lo que incluye la participación en las marchas. En el 2006, el Foro Social Mundial tuvo lugar en Caracas y el presidente venezolano viajó por el mundo para promover el mensaje bolivariano y cabildear para los tratados de cooperación supranacional en Latinoamérica. El turismo político en el país se está desarrollando.

Una transformación profundamente liberadora ha sido la manera como muchas personas que previamente la pasaban mal —apenas “haciendo vida” en el país— han devenido sujetos efectivos capaces de “hacer historia” (Flacks, 1988). Así, en una escala similar quizá solo a la de Cuba, el actual proceso en Venezuela destaca en el sentido en que revela la dinámica inversa de la noción habermasiana de colonización del “mundo de la vida” por parte del “sistema”. Este último está experimentando en Venezuela transformaciones críticas de consecuencias todavía desconocidas. De hecho, hay disputas significativas entre chavistas

sobre si las transformaciones deberían ser de naturaleza reformista o revolucionaria (Ellner, 2005), dado que tanto la oposición nacional como internacional al régimen organizan poderosos desafíos a esos cambios. Prestar atención a esta dinámica no solo puede ayudarnos a entender transformaciones de la democracia y la ciudadanía, reformas y revoluciones, sino también guiarnos hacia fines más pacíficos y justos.

Todavía está por verse cómo las así llamadas “democracias de la tercera ola” en América Latina se transforman por el “gran rechazo” al neoliberalismo del presente. Es demasiado temprano para decir si la actual política de calle equivale a más que una reacción a las medidas neoliberales y al desencanto con anteriores regímenes y partidos, y si puede catalizar una visión de proyectos sociopolíticos alternativos. Pero mientras la gente lleva sus quejas y esperanzas colectivas a las calles, la conciencia política se transforma. Mientras el régimen venezolano presiona por el avance de políticas y prácticas posneoliberales, el país deviene la cresta de la ola que está abriendo potencialmente Latinoamérica a una nueva era, creando expectativas esperanzadas para muchos y temores profundos para otros. En este proceso, los límites de los terrenos invitados e inventados (aquellos no permitidos previamente, sin embargo, apropiados) de la ciudadanía están siendo retrazados continuamente (Cornwall, 2002; Miraftab, 2004). Los caraqueños y otros venezolanos han salido a las calles de su capital para denunciar la “ciudad posjusticia” (Mitchell, 2001) y explorar qué pueden ser el país y la “ciudad justa” (Fainstein, 2000). Caracas ha devenido así la “ciudad contestataria” (Cantú Chapa, 2005) o “ciudad insurgente” (Holston y Appadurai, 1999) por excelencia en Latinoamérica, y, como lo puso el *New York Times*, la “nueva meca para la izquierda” (Forero, 2006).

La ciudadanía cultural en Caracas ha sido construida y expandida colectivamente desde 1998 (Delanty, 2002); también ha sido modelada a través de luchas por derechos en disputas sobre significados y prácticas de la participación y sobre la distribución de recursos, así como sobre el establecimiento de límites entre lo público y lo privado, lo social y lo individual, lo moderno y lo tradicional (Tamayo, 2004). Los que eran previamente excluidos y carentes de derechos por cuestiones de etnia,

clase, sexo, género, religión, cultura y orígenes nacionales han reclamado su ciudadanía (Kearns, 1995; MirafTAB, 2004); pero, aunque sea “insurgente” (Holston, 1995), ella no necesariamente equivale a una ciudadanía inclusiva (Gaventa, 2002). Mientras progresan estas luchas —muchas de las cuales han sido realizadas como juegos de suma-cero—, otros han decidido voluntariamente no formar parte del proceso actual, y esperan que su falta de participación deslegitimará al gobierno chavista.

A pesar de estos desafíos, la ciudadanía inclusiva en Caracas está siendo construida y actuada en una manera que representa la dinámica de la ciudadanía activa y *performative* discutida por Kearns (1995), MirafTAB (2004) y Boudreau (2000). En concreto, en la reciente Constitución venezolana, los derechos de ciudadanía han sido expandidos para la mujer, los grupos indígenas y los desposeídos; permanece una brecha, sin embargo, entre la ciudadanía como está definida por ley y la que es ejecutada en la vida diaria, descrita como “paradoja performativa” (Lee, 1998). Esa brecha no se amplía debido a que la gente desafía la ley con sus prácticas y la hace más incluyente, lo cual es el caso más común cuando tal situación tiene lugar. En cambio, la novedad de la actual “paradoja performativa” en Venezuela es que desafía prácticas individuales e institucionales —desde todos los lados del espectro político— que no están a la altura de las expectativas creadas por la nueva Constitución y sus leyes derivadas.

Los sucesos extraordinarios y efímeros en los espacios públicos de Caracas continúan teniendo un efecto transformador en la ciudad y la nación; estos espacios de ciudadanía insurgente “comprometen en la práctica la naturaleza problemática de pertenencia a la sociedad” (Holston y Appadurai, 1999: 50), desafiando explícitamente la ciudad posjusticia en tanto resultado inequitativo de un neoliberalismo sin obstáculos. Para muchos, ofrecen esperanza para el futuro de la ciudad justa, pero su realización no es un regalo: queda por cursar la difícil trayectoria desde la elevación de la conciencia política hasta la acción efectiva de políticas progresistas. Los obstáculos son por igual externos —por ejemplo, la oposición nacional e internacional al régimen— como internos, dado que la corrupción, el oportunismo, la ineptitud y la política exclusivista

de la Cuarta República no son fácilmente sobrepasados en la Quinta.

Dos de las perspectivas de Wincour (2003) sobre la transformación de la ciudadanía son relevantes aquí. Primeramente, los ciudadanos tienen derecho a un espacio público de calidad. De acuerdo con eso, grupos minoritarios y marginales deberían poder usar el espacio público como estrategia de visibilidad y sobrevivencia. Esto ha sido cumplido en Caracas en gran medida por las nuevas prácticas de interacción y control social, consumo y producción del espacio. Sin embargo, puede decirse que el sentido de responsabilidad asociado con el uso de los espacios públicos no se ha desarrollado al mismo ritmo que los derechos de uso, y los problemas de mantenimiento y preservación se han empeorado en algunos casos.

La segunda perspectiva explora el impacto de los medios en transformar la participación en los espacios públicos, los cuales hemos mostrado como extensivos. Los reportes de demostraciones, marchas, paros, huelgas, disturbios y votaciones han llevado a todos a habitar “comunidades imaginadas” (Anderson, 1983) y “geografías imaginadas” (Gregory, 1994) en Venezuela, las cuales están construidas sobre gente que cree que la ciudad que habitan es la que les es representada de manera distorsionada a través de imágenes y discursos mediáticos selectivos y editados. En contraposición, los medios también han sido inteligente y efectivamente utilizados para asegurar y expandir espacios y prácticas de ciudadanía insurgente; en efecto, el rol hegemónico de aquellos resultó en un “gran rechazo” informativo en la medida en que la comunicación de base (boca a boca, computadora a computadora y celular a celular) revirtió el golpe de Estado del 2002.

Así, permanece el desafío para la radicalización de la democracia en Venezuela, la cual ha progresado a través de la repetida legitimación de este régimen a través de elecciones, la promulgación de una nueva Constitución y leyes, y la extensión de los derechos de política callejera para todos los venezolanos. Sin embargo, esto ha sido dificultado, por las características ya mencionadas: corrupción, oportunismo, ineptitud y política excluyente por parte del gobierno, así como por falta de cooperación y por el sabotaje rotundo de parte de las élites opositoras naciona-

les e internacionales. Para permitir un Estado de completa participación y deliberación democrática, es necesario el respeto mutuo, tanto por parte de partidarios como de disidentes del nuevo régimen político.

Comentarios finales

En la compleja política de calle que tiene lugar en Caracas, hay una gama de procesos de reterritorialización y desterritorialización que está en juego. En este sentido, desde el punto de vista del espacio urbano, varios puntos merecen ser destacados. Primero, los espacios públicos caraqueños han sido los escenarios para expresar, tanto pacífica como violentamente, una amplia gama de posiciones políticas bien a favor o en contra del nuevo régimen. Durante el golpe y sus secuelas, los espacios públicos fueron sitios cruciales para la representación del descontento y para la reformulación de la ciudadanía a través de marchas, declamaciones, disturbios, grafitis y otros actos callejeros, extraídos de las tácticas de manifestación y protesta tanto tradicionales como insurreccionales.

En segundo lugar, más allá de los incidentes que tuvieron lugar en tiempos y espacios reales, se puede identificar una dimensión crítica y superpuesta de los fatídicos eventos de abril del 2002 y sus secuelas. Esta viene dada por el desajuste entre los reales y variados sucesos que ocurrían en diferentes áreas de la metrópoli caraqueña y la ciudad virtual presentada simultáneamente por los medios a través de una construcción manipulada y editada de verdades parciales. En un intento por contrarrestar la información mediática distorsionada, los espacios públicos fueron disputados y ocupados por parte de los grupos en conflicto, así como usados en tanto expresiones de solidaridad y comunicación cara a cara entre miembros de la misma afiliación política.

Desde el punto de vista de la arquitectura, los edificios públicos —sedes del poder político y militar en Venezuela—, por un lado, y los privados —casas matrices de medios, la compañía petrolera y otros en la oposición—, por el otro, funcionaron como íconos de poder alrededor de los cuales se congregó la gente. De manera significativa, tanto

la localización de estos edificios como su accesibilidad han jugado un papel crucial.

Este estudio revela que en Venezuela permanece, para los actores políticos, el desafío de encontrar caminos “para transformar la lucha existencial de nuevo en una disputa” (García-Guadilla y otros, 2004: 20). Por un lado, el Estado tiene que recuperar legitimidad a los ojos de todos los venezolanos y establecer puentes con todos los sectores para negociar el conflicto a través de medios constitucionales; por otro lado, la sociedad civil deberá esforzarse por definir una identidad colectiva común para tratar con el Estado y reconocer su rol mediador.

Los espacios urbanos y los edificios han pasado a estar simbólica y prácticamente imbricados con los conflictos en curso, lo que permite que la polarización y las inequidades sociales del país encuentren expresión y contestación en el espacio urbano de la capital. Así como los eventos extraordinarios en el pasado reciente de Caracas han marcado el actual estado de acontecimientos en Venezuela, los lugares ordinarios pueden ser catalizadores para la conciencia de los ciudadanos de cara a maniobrar desde luchas existenciales no democráticas hacia una cultura política democrática y participativa. Al distinguir entre hacer vida y hacer historia (Flacks, 1988), celebramos que la gente de Caracas se haya levantado ante el desafío de hacer historia a través de la movilización política extraordinaria en el espacio público. Esperamos que también aproveche esta oportunidad única para recrear la vida ordinaria de una manera más democrática, inclusiva y justa.

Bibliografía

- Anderson, Benedict (1983). *Imagined communities: Reflections on the origins and spread of nationalism*. Londres/Nueva York: Verso.
- Appenzeller, Tim (2004). “The end of cheap oil”. *National Geographic*, Vol. 205, N.º 6: 80-109.
- Architectural League of New York (2002). “Barrio: No plan as plan”. Disponible hasta 2008 en www.worldview.org/caracas/barrios/

- html (actualmente <http://www.worldview.org>) visitado el 27 de febrero del 2006.
- Boudreau, Julie-Anne (2000). *The megacity saga: Democracy and citizenship in the global age*. Montreal: Black Rose Books.
- Caldeira, Teresa (2000). *Crime, segregation and citizenship in São Paulo*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Camejo, Yrayma (2002). "Estado y mercado en el proyecto nacional bolivariano". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 8, N.º 3: 13-39.
- Cantú Chapa, Ruben (2005). *Globalización y centro histórico. Ciudad de México, medio ambiente sociourbano*. México: Plaza y Valdés.
- Cornwall, Andrea (2002). "Locating citizen participation". *IDS Bulletin*, Vol. 33, N.º 2: 49-58.
- Delanty, Gerard (2002). "Two conceptions of citizenship: a review of recent literature on culture and citizenship". *The Global Review of Ethnopolitics*, Vol. 1, No. 3: 60-66.
- Ellner, Steve (2005). "Revolutionary and non-revolutionary paths of radical populism: Directions of the 'Chavista' movement in Venezuela". *Science & Society*, Vol. 69, N.º 2: 160-190.
- Ellner, Steve y Daniel Hellinger (eds.) (2004). *Venezuelan politics in the Chávez era: Class, polarization and conflict*. Boulder, CO: Lynne Rienner.
- Fainstein, Susan (2000). "New directions in planning theory". *Urban Affairs Review*, Vol. 35, N.º 4: 451-478.
- Flacks, Richard (1988). *Making history vs. making life*. Nueva York: Columbia University Press.
- Forero, Juan (2006): "Caracas calling: A new Mecca for the left". *The New York Times*, marzo 22. Disponible en goo.gl/6EC1z, visitado el 18 de julio del 2012.
- García Dangles, Antonio (2004). "La 'guarimba', delito común y crimen contra la paz". *Aporrea*, N.º 3, goo.gl/8p6Cc, visitado el 18 de julio del 2012.

- García-Guadilla, María Pilar (1998). "Ajuste económico, desdemocratización y procesos de privatización de los espacios públicos en Venezuela". *Revista Interamericana de Planificación*, Vol. 30, N.º 119-120: 77-89.
- García-Guadilla, María Pilar (2002). "Actores, organizaciones y movimientos sociales en la Venezuela del 2002". En *Venezuela: Rupturas y continuidades del sistema político (1999-2001)*, Marisa Ramos (ed.): 247-278. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- García-Guadilla, María Pilar (2003). "Territorialización de los conflictos sociopolíticos en una ciudad sitiada: Ghettos y feudos en Caracas". *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, N.º 136-137: 421-440.
- García-Guadilla, María Pilar (2004). "Civil society: Institutionalization, fragmentation, autonomy". En *Venezuelan politics in the Chávez era: Class, polarization and conflict*, Steve Ellner y Daniel Hellinger (eds.): 179-196. Boulder, CO: Lynne Rienner.
- García-Guadilla, María Pilar (2005). "The democratization of democracy and social organizations of the opposition: Theoretical certainties, myths and praxis". *Latin American Perspectives*, Ed. 141, Vol. 32, N.º 2: 109-123.
- García-Guadilla, María Pilar, Ana Mallen y Mariluz Guillén (2004). "The multiple faces of Venezuelan civil society: Politization and its impact on democratization". Ponencia presentada en Proceedings of XXV Latin American Studies Association International Congress, octubre 7-9, Las Vegas, EE. UU. Disponible en goo.gl/ze1XM, visitado el 18 de julio del 2012.
- Gaventa, John (2002). "Exploring citizenship, participation and accountability". *IDS Bulletin*, Vol. 33, N.º 2: 1-11.
- González Deluca, María Elena (2005). "Historia, usos, mitos, demonios y magia revolucionaria". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 11, N.º 2: 159-186.
- Gregory, Derek (1994). *Geographical imagination*. Oxford: Blackwell.
- Haggerty, Richard A. (ed.) (1993). *Venezuela. A country study*. Washington D. C.: Federal Research Division/Library of Congress.
- Holston, James (1995). "Spaces of insurgent citizenship". *Planning Theory*, N.º 13: 35-52.

- Holston, James y Arjun Appadurai (1999). "Cities and citizenship". En *Cities and citizenship*, James Holston (ed.): 1-20. Durham, NC: Duke University Press.
- Irazábal, Clara y John Foley (2008). "Space, revolution and resistance: Ordinary places and extraordinary events in Caracas". En *Ordinary places, extraordinary events. Citizenship, democracy and public space in Latin America*, Clara Irazábal (ed.): 144-169. Londres/Nueva York: Routledge.
- Kaiser, Patricia (2003). "Estrategias discursivas antichavistas de los medios de comunicación". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 9, N.º 3: 231-253.
- Kearns, A. (1995) "Active citizenship and local governance: Political and geographical dimensions". *Political Geography*, N.º 14: 155-175.
- Lander, Luis y Margarita López Maya (2005). "Referendo revocatorio y elecciones regionales en Venezuela: Geografía electoral de la polarización". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 11, N.º 1: 43-58.
- Lee, Benjamin (1998). "Peoples and publics". *Public Culture*, Vol. 10, N.º 2: 371-394.
- López Maya, Margarita (1999). "La protesta popular venezolana entre 1989 y 1993 en el umbral del neoliberalismo". En *Lucha popular, democracia, neoliberalismo: Protesta popular en América Latina en los años del ajuste*, Margarita López Maya (ed.): 211-235. Caracas: Nueva Sociedad.
- López Maya, Margarita (2003). "Movilización, institucionalidad y legitimidad". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 9, N.º 1: 211-228.
- López Maya, Margarita y Luis Lander (2006). "Novedades y continuidades de la propuesta popular en Venezuela". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 6, N.º 1: 11-30.
- Low, Setha (2000). *On the plaza: The politics of public space and culture*. Austin, TX: University of Texas Press.
- Low, Setha y Neil Smith (eds.) (2006). *The politics of public space*. Oxon: Routledge.

- Lozada, Mireya (2004). “El otro es el enemigo: Imaginarios sociales y polarización”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 10, N.º 2: 195-209.
- Márquez, Patricia y Ramón Piñango (2003). *En esta Venezuela: Realidades y nuevos caminos*. Caracas: IESA.
- McCaughan, Michael (2004). *The battle of Venezuela*. Londres: Latin American Bureau.
- Medina, Medófilo (2001). “Chávez y la globalización”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 7, N.º 2: 115-128.
- Méndez, Miguel (2004). *Conflicto y reconciliación en Venezuela*. Caracas: Alfadil.
- Miraftab, Faranak (2004). “Invented and invited spaces of participation: Neoliberal citizenship and feminists’ expanded notion of politics”. *Journal of Transnational Women’s and Gender Studies*, Vol. 1, N.º 1. Disponible en goo.gl/HBS9c, visitado el 18 de julio del 2012.
- Mitchell, Don (2001). “Postmodern geographical praxis? The postmodern impulse and the war against the homeless in the post-justice city”. En *Postmodern geography: Theory and praxis*, Claudio Minca (ed.): 57-92. Oxford: Blackwell.
- Navarrete, Rodrigo (2005). “Presentación: ¡El pasado está en la calle!”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 11, N.º 2: 127-140.
- ONU y Cepal (2001). *57 (Informe). Foro sobre el Delito y la Sociedad, Vol. 1, N.º 1, febrero*. Nueva York: Naciones Unidas, Centro para la Prevención Internacional del Delito.
- Riutort, Matías (1999). “El costo de erradicar la pobreza”. En *Pobreza: Un mal posible de superar. Vol. 1*: 15-26. Caracas: Proyecto Pobreza de la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB).
- Roberts, Kenneth (2004). “Social polarization and the populist resurgence in Venezuela”. En *Venezuelan politics in the Chávez era: Class, polarization and conflict*, Steve Ellner y Daniel Hellinger (eds.): 55-72. Boulder, CO: Lynne Rienner.
- Rodríguez, Isaías (2005). *Abril comienza en octubre*. Caracas: s/e.
- Romero, Juan Eduardo (2005). “Usos e interpretaciones de la historia

- de Venezuela en el pensamiento de Hugo Chávez”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 11, N.º 2: 211-236.
- Salas, Yolanda (2004). “La ‘Revolución Bolivariana’ y la ‘sociedad civil’: La construcción de subjetividades nacionales en situación de conflicto”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 10, N.º 2: 91-109.
- Santamaría, Gema (2004). “El trágico triunfo de Chávez o la democracia que nunca fue”. *Foreign Affairs en Español*, Vol. 4, N.º 4: 70-78.
- Sassen, Saskia (1996). “Whose city is it?”. *Traditional Dwellings and Settlements Review*, Vol. 8, N.º 10: 11.
- Tamayo, Sergio (2004). “Espacios ciudadanos”, en *Los últimos cien años, los próximos cien*, Ariel Rodríguez y Sergio Tamayo (eds.): 127-158. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Suazo, Félix (2005). “Usos políticos de la memoria: Devoción, desdén y asedio de las estatuas”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 11, N.º 2: 251-258.
- Vila Planes, Enrique (2003). “La economía social en el proceso bolivariano. Ideas controversiales”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 9, N.º 3: 111-143.
- Wilpert, Gregory (2003a). “Venezuela’s mission to fight poverty”. *Venezuelanalysis.com*, N.º 11. Disponible en goo.gl/8Xx5X, visitado el 25 de febrero del 2006.
- Wilpert, Gregory (2003b). “Collision in Venezuela”. *New Left Review*, N.º 21: 101-116.
- Wincour, Rosalía (2003). “La intervención mediática de la ciudadanía”. En *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, Patricia Ramírez Kurt (ed.): 231-252. México: Flacso.

Este libro se terminó de
imprimir en diciembre de 2012
en la imprenta Gráficas V&M
Quito, Ecuador