

Brasil

Roberto SEGRE, corresponsal

PROURB. Universidad Nacional de Río de Janeiro

CARACAS: EL RESCATE DE LA CUADRÍCULA

Durante casi 400 años Caracas fue una tranquila y adormecida ciudad colonial, caracterizada por la ortodoxia de su trazado regular –acorde a los principios canónicos de las Leyes de Indias–, y por la primacía de los techos rojos de las viviendas. De la noche a la mañana, en la década de los treinta, el petróleo la convirtió en una metrópoli. El modelo hispánico quedó sustituido por la imagen de las urbes del sur de Estados Unidos: Houston o Dallas, también surgidas de la riqueza inmensa generada por el oro negro. Poco o nada pudo hacerse por controlar su crecimiento, limitar la especulación, impedir la proliferación de las barriadas de miseria en los cerros circundantes. En los años sesenta, el agua costaba más que la gasolina; los automóviles invadieron los espacios libres creados por el irresponsable afán de lucro que demolió la ciudad histórica; las autopistas borrarán agresivamente la cuadrícula urbana y atravesaron el valle de un extremo a otro. Las arañas viales sometieron a los hombres; los monstruos mecánicos desplazaron a los peatones.

Algunos políticos, arquitectos y urbanistas lucharon, desde finales del siglo XIX, por mantener la continuidad de los valores ambientales originarios. El presidente Antonio Guzmán Blanco (1870-1888) erige los símbolos de la sociedad republicana liberal –el Capitolio, el Teatro Municipal y la Universidad–, integrados dentro de los límites de la trama colonial, sin abrir las extensas plazas y avenidas que caracterizan las intervenciones urbanas finiseculares *Beaux Arts* en la región. Cuando en los años treinta, surge una «segunda» Caracas ajena a los principios del urbanismo clásico –la expansión suburbana de la burguesía, acorde al modelo abierto e irregular de la «Ciudad Jardín», promovida por empresarios y constructores–, el gobierno democrático que sucede a la dictadura de José Vicente Gómez (1908-1935), invita al urbanista francés Maurice Rotival (1938), para coser la articulación entre lo viejo y lo nuevo. Crea una espina dorsal monumental –la avenida Bolívar–, integradora de las 25 manzanas coloniales con la ciudad dispersa. En el arranque del eje, quedaban situados los contenedores de las funciones estatales, hipotético nuevo centro de la ciudad. Las discontinuidades típicas de los procesos políticos latinoamericanos, invalidaron la propuesta: en 1942, el líder del Movimiento Moderno en Venezuela, Carlos Raúl Villanueva, construye en dicho espacio, el barrio popular «El Silencio», el conjunto habitacional más logrado de la Primera modernidad del continente. En 1949, Cipriano Domínguez, diseña las torres del Centro

«Simón Bolívar», nuevo intento de reafirmar la significación simbólica del trazado Rotival. Sin embargo, entre los cincuenta y los sesenta, las autopistas de la nueva Caracas petrolera cuya velocidad y extensión, olvidará la existencia del peatón urbano, sustituido por el anónimo conductor de los bólidos de acero.

En los años setenta, es la proliferación de rascacielos y de gigantescos «simulacros» urbanos –los *shopping centers* cuyo paradigma es el inconcluso «Helicoide de la Torre Tarpeya»–, y de superpuestas autopistas, monstruosos tentáculos de circulaciones trunca, que domina el paisaje de la ciudad. La culminación de estas irracionales *follies*: el conjunto «Parque Central» (1973) formado por dos torres de oficinas de 59 plantas y cinco láminas de apartamentos de 30 plantas, ubicado en el extremo este de la Avenida Bolívar trazada por Rotival. Quince mil personas, concentradas en escasos metros cuadrados de superficie urbana, despojada de su ancestral fisonomía, reafirman el precepto «lefebvrano» de la ciudad dentro de la ciudad. Cabe afirmar que la «violada topografía de Caracas, ha hecho de ésta, en medio siglo, una urba desidentificada, en permanente mutación, erosiva o constructiva según el caso, pero siempre impulsada por la arbitrariedad y el delirio» (Jesús SANOJA HERNÁNDEZ, 1991). Ella perdió los valores humanísticos del pasado para convertirse en una «ciudad museo» de aislados fósiles antediluvianos, emblemáticos del ahistoricismo modernizante.

La formulación de un «rostro» identificador de la cultura urbana ciudadana se inicia con la creación del Metro, no asumido en términos pragmáticos de ingeniería vial, sino como proceso de rediseño de las áreas vinculadas a los principales puntos de acceso situados en diferentes barrios de la ciudad. En 1983, Max Pedemonte materializa sus enunciados proyectuales, al caracterizar cada una de las estaciones con las particularidades arquitectónicas funcionales o simbólicas del contexto circundante. Resulta el detonador del ansiado regreso del peatón al centro urbano. En 1984, el decreto presidencial que crea el parque «José María Vargas», reactiva el Plan Rotival y establece los instrumentos operativos para recuperar la Avenida Bolívar como espacio vital de la ciudad. Carlos Gómez de Llanera y Moisés Benacerraf, asumen el proyecto (1985-1992) en términos de refundación ideal de la ciudad perdida, olvidada y relegada, resemantizando el espacio a partir de las necesidades de la vida social comunitaria. Se proponen establecer el nexo entre pasado, presente y futuro, a través de formas y ambientes forjados desde la memoria histórica, generadores de las transformaciones por venir. Intentan establecer una trama, un orden, un sistema compositivo «incluyente», con valencias libres, para albergar

disímiles iniciativas arquitectónicas. Lograr sumergirse en los significados «profundos» de la abstracción originaria de la estructura urbana, cuyo trazado geométrico cartesiano nunca coaccionó las infinitas respuestas materializadas sobre la cuadrícula a lo largo y ancho del continente americano.

El rediseño de la Avenida Bolívar convierte la autopista en una vía de tránsito lento: paseo, alameda, versión tropical del esquema convalidado por los *Champs Élysées* de París. La creación de un pórtico a lo largo del eje y un elaborado mobiliario urbano, conforman el *leit motif* del conjunto. Aquí se percibe la búsqueda de la síntesis madura de un vocabulario, expresión plástica que represente la modernidad contigente y decante los sucesivos lenguajes de la tradición histórica. El principal atributo significativo radica en la escala de las arcadas, divergente de sus antecesoras coloniales y de aquellas dibujadas por Villanueva en «El Silencio». Su autonomía formal respecto a las edificaciones circundantes y su papel intermedio entre el peatón y los próximos gigantes arquitectónicos —el «Parque Central»—, condiciona la acentuada altura, filtrada por el ritmo de arcos y soportes, los quiebrasoles metálicos y los articulados perfiles de bases y capiteles. Las galerías cubiertas constituyen el nexo de unión entre los objetos arquitectónicos previstos en la Avenida Bolívar, *objets*

trouvés de las funciones culturales: el Museo Precolombino, el Centro Juvenil, la Galería de Arte Nacional, la Escuela de Arte «Cristobal Rojas», el Centro de Cultura Cinematográfica y en el extremo del eje, el Palacio de Justicia. En estos proyectos se prolonga la tradición antimonumental de la arquitectura venezolana, iniciada por Villanueva en «El Silencio» y la Ciudad Universitaria. Constituye una interpretación divergente de la relación trama-monumento enunciada por Aldo Rossi: mientras para él resultan conceptos antagónicos, para los arquitectos de la vanguardia caraqueña constituyen principios complementarios.

Con el rescate de la Avenida Bolívar, Caracas, urbe de flujos lineales de circulación, desordenada amalgama de llenos y vacíos, posee ahora una estructura articulada de espacios telescópicos interrelacionados axialmente y prolongadores de la cuadrícula colonial, desde «El Silencio» hasta la dilatada extensión de los Próceres Civiles y José María Vargas, corazón urbano y al mismo tiempo metáfora de los principios de verdad y justicia. El espacio peatonal es devuelto al ciudadano común, deseoso de participar en la mágica «fiesta ciudadana» que le pertenece. La heterotoía sincrética, imagen de la ilusión latinoamericana de libertad y solidaridad social, constituye un destello humano creativo y regenerador, dentro del contradictorio caos de la metrópoli infinita.

Francia

Claude LELONG, corresponsal
Crónica de Estelle CHEVASSU

Urbanistas CNRS.

EVOLUCIÓN DE LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS DE 1983 A 1995

La descentralización en Francia y sus mecanismos correspondientes fueron presentados en el número de abril-septiembre 1987 de *CIUDAD Y*

TERRITORIO (1). Doce años después, es interesante analizar cómo han funcionado estos distintos mecanismos, así como, desde un punto de vista más amplio, examinar el uso que hacen las colectividades locales de sus nuevas competencias y la postura del Estado en relación a esta transferencia de competencias.

(1) DUPONT, J-P. «La descentralización y las políticas urbanísticas nacionales»; POLLET, A., & BAIN, A.: «Reglas del urbanismo operacional», ambos en *Ciudad y Territorio*, 72-73, 1987, monográfico doble sobre «Urbanismo en Francia. evolución reciente y perspectivas».

I. De la descentralización del urbanismo a la Ley de ordenación (1983-1991)

a) Los nuevos poderes de las Administraciones locales en ordenación y urbanismo

La reglamentación urbanística se organiza principalmente alrededor de cuatro temas: la planificación urbana, los regímenes de autorización de uso del suelo, la política del suelo y el urbanismo operacional.

Los dos primeros han sido reformados por la *Ley de 7 de enero 1983* relativa al reparto de competencias entre Municipios, Provincias, Regiones y Estado. Se trasladan a los municipios las competencias para elaborar los documentos de planificación y se conceden a los alcaldes los poderes necesarios para la instrucción y expedición de las autorizaciones de urbanización, edificación y usos del suelo. Las distintas leyes de descentralización, no obstante, han mantenido cierto control y encuadramiento del Estado, particularmente mediante leyes y requisitos