

CARACAS: CRONOLOGÍA DE UN URBANISMO PRIVADO. 1928-1958

Arq. Isabel Cristina Sánchez¹

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina. e-mail: *isabelcristina.sanchez@gmail.com*

RESUMEN

La historia de las ciudades puede ser escrita desde distintos enfoques. Cada uno aporta saberes que se engranan sistemáticamente para propiciar la reconstrucción de su pasado. La presente ponencia, producto de una investigación desarrollada en el marco de la Maestría en Historia y Crítica de la Arquitectura, el Diseño y el Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, pretende dar cuenta de los avances obtenidos en ella en lo relativo al establecimiento, definición y posterior estudio de las unidades morfológicas que estructuran el tejido urbano de Caracas y cuya aparición histórica a lo largo de siglo XX constituye el argumento urbano más importante en la historia de Caracas. El crecimiento de la capital venezolana no ha sido constante a lo largo de su historia. Caracas encaró el comienzo del siglo XX como una pequeña aldea a la que el ingreso petrolero convirtió en algo más parecido a una ciudad. Los últimos 87 de sus 448 años de historia concentran el mayor crecimiento urbano de su existencia. Encarnado en la forma de urbanizaciones, el crecimiento de Caracas fue llevado a cabo anárquicamente por entes públicos y capitales privados simultáneamente bajo esta forma, bajo la forma unidades morfológicas segregadas, cuyo criterio de ubicación pone en evidencia la estructura del tejido urbano caraqueño heredada de la configuración político-territorial y económica del valle de San Francisco en la época colonial.

Palabras clave: historia urbana, urbanizaciones, desarrollo inmobiliario, Caracas

INTRODUCCIÓN

Caracas es un caso particular dentro de la historia de las ciudades del continente latinoamericano de origen hispánico. El damero fundacional con la que se inicia la historia urbana de la ciudad el 25 de julio de 1567 en la segunda fase de penetración del territorio (Gasparini; Posani, 1998) es posiblemente la única forma constante en los asentamientos urbanos que hoy son capitales de las naciones latinoamericanas y que atraviesa transversalmente la historia de todo el subcontinente. De igual manera, la forma del damero fundacional es la única constante en los otros asentamientos coloniales que fueron fundados en el valle de San Francisco en el mismo período. La existencia de otros cascos coloniales como los de Petare, Baruta y Antímano, como centros geográfico y administrativo de los otros poblados que coexistían con Caracas en el valle de San Francisco durante el siglo XVII son de vital importancia, a pesar de escapar al recorte temporal de la investigación, en el entendimiento del surgimiento y ubicación de las urbanizaciones como unidades morfológicas a través de las cuales se pretende reconstruir la historia urbana de Caracas en el siglo XX.

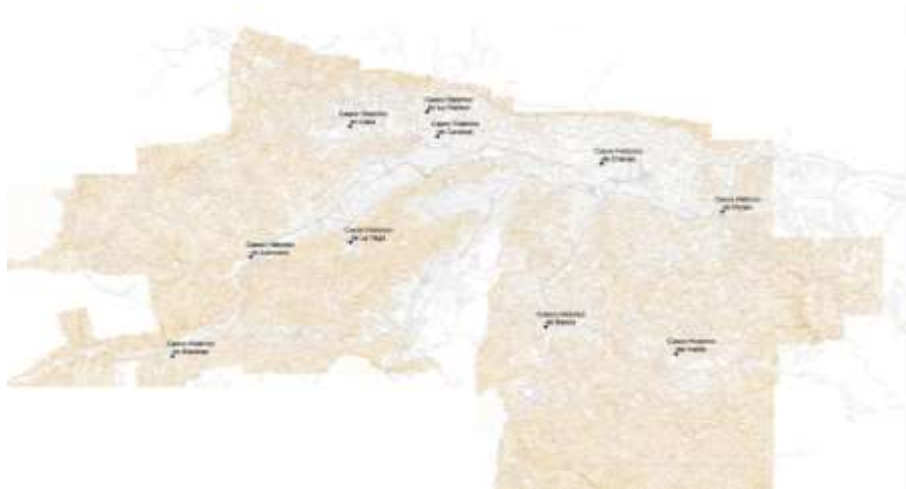


Figura 1: La ciudad de Caracas y la ubicación en el valle de los cascos históricos de poblados coloniales hoy incorporados a la trama urbana

En treinta años Caracas triplicó la superficie que tenía para 1928, lo que apunta hacia las décadas de los años 30, 40 y 50 del siglo XX como un período clave en la historia territorial, sino el más importante. La ciudad de Caracas de hoy es, sin llegar a ser un gran suburbio como lo es la ciudad de Los Angeles (Fishman, 1987), un territorio que se asemeja a una colcha de retazos cuya característica principal son las unidades morfológicas, algunas coloridas y pintorescas, otras más homogéneas, que la conforman y la manera como cada una de ellas, a pesar de sus diferencias, se unen y conectan para formar un algo más grande que en el caso de Caracas no llega a tener un carácter unitario.



Figura 2: Plano esquemático del crecimiento histórico de la ciudad de Caracas

Las urbanizaciones, también denominadas en el marco de este trabajo *unidades*

morfológicas por la autonomía en términos formales que las caracteriza, son la materialización más fiel del concepto de urbanismo legado por Cerdá (Novick, 2003) que puede encontrarse en la escena urbana venezolana. Representan en sí mismas el paradigma del accionar sobre la ciudad que caracterizó la política de transformación del territorio que a la usanza de una nueva etapa en la conquista del mismo (Martín, 2004) desarrollaron los gobiernos nacionales y locales en Caracas entre 1928 y 1958.

Siendo las urbanizaciones las principales protagonistas de la historia urbana de Caracas en el siglo XX, poder relacionar sus historias y orígenes, características morfológicas y configuración espacial, ubicación y finalmente sus responsables técnicos y promotores económicos, con las preexistencias coloniales del valle que hoy ocupa Caracas brinda otra perspectiva histórica en la que la ciudad como un todo se desvanece y se la empieza a entender y a reconfigurar en consecuencia en términos históricos como la sumatoria de muchas realidades espaciales que respondieron oportuna y simultáneamente a distintas demandas sociales, económicas y políticas, dando origen al archipiélago de urbanismos que hoy llamamos Caracas.

1. APROXIMACIÓN A UNA RETROSPECTIVA URBANA. LAS HUELLAS DE LA MODERNIZACIÓN

Desde una perspectiva sociológica, la ciudad se perfila como un terreno en el que la sumatoria de las actividades humanas y, en específico la naturaleza de éstas, define la configuración del mismo. Entre las numerosas actividades que definen la dinámica urbana, el trabajo y la vivienda asociada a la permanencia del ser humano en cualquier territorio por algún tiempo, constituyen ciertamente los ejes fundamentales de la vida humana y de su modalidad urbana desde tiempos muy anteriores al actual (Mumford, 1966). En tal sentido, esta visión sociológica de la ciudad como producto de la organización social de sus habitantes, constituye una noción teórica fundamental en el planteamiento del problema del crecimiento histórico de Caracas y su estudio a través de casos paradigmáticos de urbanización.

La identificación de Caracas como un caso especial dentro del proceso de modernización (Berman, 1988) de las capitales latinoamericanas es el primer indicio de lo peculiar y fuera de norma que éste fue. Como queriendo no quedarse atrás y no ser vista, Caracas apuró y comprimió un enorme crecimiento económico y poblacional entre 1928 y 1958 en donde el desarrollo y experimentación de las ideas arquitectónicas y planteamientos urbanos de la modernidad era tan solo una feliz y lógica consecuencia del estado del conocimiento que poseía su sociedad. Sobre la puesta en práctica de estas ideas arquitectónicas y urbanas de la modernidad, a manera de los cimientos en una construcción, se estructura la ciudad actual. En consecuencia, la nueva conformación urbana, resultante del proceso de modernización que caracterizó a Venezuela en el siglo XX y en especial a Caracas, habrá de ser la sumatoria de un centro polifuncional de alta densidad y una sucesión de ensanches, prolongaciones y urbanizaciones aisladas donde predomina la función residencial y una baja densidad poblacional (Di Pascuo, 1985).

Una de las principales características de la vida moderna es su carácter urbano y el distanciamiento de lo rural. El proceso de modernización en Venezuela estuvo destinado en primera instancia a la mejora de la calidad de vida de los habitantes de sus ciudades, en específico Caracas.

El paradigma urbano desprendido de los importantes avances científicos del siglo XIX tuvo como consecuencia en la escena urbana europea la generación de operaciones en las ciudades que tenían como objetivo la mejora de la calidad de vida de los habitantes a través de procesos de higienización con énfasis en los servicios de agua potable y cloacas, la disposición de residuos y la creación de espacios públicos, que mejoraran la circulación del aire. El plan para París de barón Haussmann y la Ringstrasse de Viena son ejemplos clave de paradigma urbano vigente para su época que se convirtieron en referente europeo en el campo del urbanismo para las ciudades latinoamericanas.

La haussmanización de las ciudades latinoamericanas, proceso de renovaciones urbanas en las grandes capitales de la región (Cervilla, 2003) siguiendo el modelo parisino, no tuvo lugar en Caracas. A diferencia de otras ciudades de mundo y del continente americano, Caracas no pasó por el siglo XIX urbano, en el cual las grandes capitales fueron protagonistas de procesos de ordenación del espacio urbano que tenía una fuerte impronta organicista por considerar a la ciudad como un ente con propiedades orgánicas (Caride, 2011). Si bien se realizaron obras públicas en Caracas a finales del siglo XIX que tenían como referente lo hecho por Haussman en París, éstas no tuvieron un impacto considerable en la morfología de la ciudad, por lo que se puede decir que Caracas pasó de ser una ciudad colonial a ser una ciudad moderna sin pasar por la premodernidad que vivieron las ciudades europeas entre los siglos XVIII y XIX como consecuencia social del auge de la industria. La modernidad urbana de Caracas, aunque derivada de un macro proceso modernizador de índole política y social de escala nacional, estuvo necesariamente ligada al automóvil pues como objeto protagonista de los inicios del siglo XX fue en función de las nuevas dinámicas asociadas a éste que se configuró y dio forma a los nuevos planes para Caracas.

La configuración urbana que posee Caracas en la actualidad se derivan del anárquico y acelerado proceso de crecimiento y expansión de la ciudad que se inició en la primera mitad del siglo XX y que indiscutiblemente tuvo como combustible no solo la llegada del automóvil que acortaba las distancias, sino el ingreso petrolero que transformó la economía venezolana desde las primeras décadas del siglo. Este período de crecimiento, fenómeno de constante referencia historiográfica local y regional, tuvo sus inicios a mediados de los años veinte del siglo XX y encontró su punto cumbre treinta años más hacia mediados de siglo cuando la ciudad de Caracas ya había duplicado la superficie de su mismo casco fundacional.

Así, se explica que Caracas en la actualidad sea una suerte de colcha de retazos armada sobre la estructura del tejido urbano colonial. Las urbanizaciones que desde finales del siglo XIX hasta principios de siglo XX protagonizaron la escena urbana caraqueña, aunque con un modelo de ciudad distinto al existente, llegaron a llenar esos vacíos urbanos que quedaron con producto de la conexión de Caracas con dichos poblados aislados en el valle. Las urbanizaciones, tanto de origen privado como público que se desarrollaron en Caracas

desde 1880 hasta 1960, terminaron de consolidar la protoestructura urbana de Caracas que hoy en día resulta en una ciudad morfológicamente multifocal o multicéntrica que carece de unicidad.

Es importante destacar que los desarrollos urbanos fueron llevados a cabo en los límites de la ciudad, en específico en las inmediaciones de terrenos de propiedad privada donde el control que ejercía el gobierno de la ciudad era muy laxo y que para la década del 20 ya habían perdido el valor productivo debido al reemplazo del modelo de exportación agropecuaria por el modelo monoexportador de hidrocarburos. En dicho proceso de transformación y expansión urbana, los últimos años de gobierno del General Juan Vicente Gómez jugaron un rol fundamental en la definición de los actores económicos y sociales que determinaron el carácter de la ciudad. El gobierno de Gómez (1907-1935), último remanente del caudillismo de siglo XIX en Venezuela, ocupado de mantener el orden y la estabilidad política del país, descuidó el trabajo e inversión en infraestructura y la dejó en manos de capitales privados. Si bien es conocido el empleo de la fuerza de mano de obra de presos políticos en carreteras y rutas nacionales que todavía hoy conectan aislados puntos del territorio nacional, la inversión en infraestructura no fue una característica predominante ni una política pública del Estado venezolano bajo su gobierno. Por el contrario, el desprecio por lo urbano como característica del proceso de modernización fue notorio en el hecho de trasladar la capital de Venezuela durante algunos años de su período presidencial de Caracas a la cercana Maracay, pequeña ciudad provinciana de carácter tradicional y agrícola donde la vida tenía otro ritmo pues no había sido alcanzada por el frenesí modernizador que motorizado por las clases sociales dominantes ponía en práctica en el territorio caraqueño todo lo visto en Europa y Estados Unidos de Norteamérica.

En conjunto con la ausencia del Estado venezolano durante el gobierno de Gómez en lo relativo al planeamiento urbano y las acciones sobre la ciudad y la laxitud del cuerpo legal que las rigió, la actuación de los capitales privados nacionales e internacionales a la sombra de las inexistentes políticas públicas en materia urbana y la de los grupos sociales dominantes con sus costumbres, ambiciones y expectativas, terminaron de recomponer la tríada de actores fundamentales que conforman y revelan históricamente la coyuntura económica-política en la que tuvo sus inicios la gestación de los proyectos de urbanización que dan forma a la ciudad de Caracas y que funcionó como modelo de desarrollo hasta cierto momento de la historia.



Figura 2: Trama urbana de la ciudad de Caracas en la actualidad

2. LA RECONQUISTA DEL TERRITORIO. PUGNA ENTRE PRIVADOS Y ENTES PÚBLICOS

La distribución de la renta petrolera sentó las bases del comportamiento social de Venezuela así como del esquema macroeconómico del país hasta el presente (Melcher, 1992). Las entradas por concepto de regalías del petróleo y los impuestos a la renta constituían más de la mitad del presupuesto nacional a partir de la década de 1930. El gasto público basado en la renta petrolera era entonces una distribución pues el Estado fungía como gerente de una empresa cuyos recursos manejaba y sigue manejando en la actualidad. Así, la distribución del ingreso petrolero y su transformación en capital dependía entonces de las características del Estado y de la sociedad venezolana, receptor final de dichos recursos.

La actuación de los organismos oficiales responsables de la dotación de infraestructura o servicios urbanos fue mucho más lenta que el ritmo de crecimiento que Caracas había comenzado a desarrollar en la década del 20. La ciudad aumentaba su población y se extendía vertiginosamente sin que el gobierno demostrase una conciencia clara sobre la magnitud del problema. Es recién sobre los últimos años de esa década cuando comienzan a aparecer síntomas de que su responsabilidad empieza, en parte, a ser asumida (Di Pascuo, 1985).

Los recursos obtenidos de la renta petrolera fueron derivados hacia las áreas de desarrollo prioritarias en dicho proceso de modernización. La construcción fue quizá la actividad económica que más beneficiada se vio del ingreso de la renta petrolera, llegando a convertirse en la segunda industria del país después de la petrolera. El período que abarca el estudio (1928-1958) presenta en sí mismo variaciones importantes en la actuación de los entes públicos y privados en las acciones tomadas sobre la ciudad. Si bien el inicio del proceso de modernización fue motorizado por la actividad económica privada, hacia 1958 bajo el gobierno de Marcos Pérez Jiménez la participación del Estado en la construcción de infraestructura de escala regional y nacional se hizo más notoria, al punto de realizar la gran

mayoría de las obras de infraestructura que existen en la actualidad. Sin embargo, la actuación de los organismos oficiales durante los últimos diez años del período de estudio se restringió a desarrollar la infraestructura vial necesaria para conectar las áreas de expansión de la ciudad a las que les había dado forma la iniciativa privada con el desarrollo de las urbanizaciones, y no al establecimiento de normativas para el desarrollo urbano futuro.

Por otro lado, el vacío legal existente en las leyes venezolanas sobre lo que podía ejecutarse en la ciudad y sus responsables técnicos y legales, dejó abiertos los espacios de participación en el ámbito urbano que rápidamente fueron llenados por la burguesía venezolana que vio aumentar sus ingresos de forma abrupta con el cambio del modelo económico. Con éste, las tierras agrícolas de las afueras de la ciudad de Caracas perdieron su valor comercial y pasaron a ser objeto de negociación entre sus dueños y hombres de negocios, cuando no eran éstos los mismos, que fácilmente detectaron las oportunidades de desarrollo inmobiliario que caracterizaron no sólo la escena urbana caraqueña sino la escena económica nacional desde finales de la década de los años veinte.

De igual manera como la fundación de Caracas fue realizada en la fase de penetración colonial del territorio que en la actualidad comprende Venezuela, la conquista de los territorios hacia el este, sur y oeste del casco central de Caracas fueron realizados en la fase de expansión urbana que ocurrió entre 1928 y 1958 tanto por entes gubernamentales en la ejecución de políticas públicas en materia urbana como por entes privados en respuesta a oportunidades económicas y demanda sociales por viviendas con ciertas características y emplazamientos determinados. Así, contrario a lo que pudiera parecer, el origen de las urbanizaciones que como unidades morfológicas son el estrato sobre el que posteriormente se edificó la estructura vial de la ciudad es bastante diverso, encontrándose en su haber urbanizaciones dirigidas a segmentos de la población con ingresos, necesidades y ambiciones distintas y que presentan características morfológicas y arquitectónicas distintas.

La división político administrativa del territorio que para 1928 comprendía la ciudad de Caracas representa otro factor determinante en el desarrollo urbano de la ciudad y en una mayor o menor presencia de entes privados o públicos en él. Además de estar atravesado transversalmente por una sucesión de quebradas que funcionan en la actualidad todavía como límites político administrativos entre municipios y estados, para 1958 el territorio donde se emplazaba la ciudad de Caracas se encontraba dividido en distintas jurisdicciones e instancias político administrativas, lo que supuso una yuxtaposición de competencias legales y administrativas entre las autoridades del Distrito Federal y el Estado Miranda y los Consejos Municipales del Departamento Libertador del Distrito Federal y Distrito Sucre del Estado Miranda, respectivamente. La falta de una autoridad única en la ciudad cuyas competencias superaran las de los entes de la administración pública antes mencionados, degeneró en una discrecionalidad en la toma de decisiones y pugnas por las decisiones en el ámbito urbano. Ante tales pugnas, como lo menciona la historiografía local, el dinero y los intereses económicos fueron los responsables de dirimir las posibles diferencias.



Figura 3: Trama urbana actual de la ciudad de Caracas, su hidrografía y divisiones municipales

3. LAS URBANIZACIONES: EL PARADIGMA. PROBLEMA Y SOLUCIÓN

La forma y división de la propiedad privada agrícola en el valle de Caracas determinaron el desarrollo fragmentario de la ciudad en urbanizaciones. Lo que en la época colonial y en los primeros años posindependencia fueron haciendas de cacao y café, dieron paso en el siglo XX a grandes terrenos urbanizables que representaban la solución al problema habitacional existente en Caracas como producto del acelerado crecimiento de la ciudad y su población.

La urbanización El Paraíso es reconocida como el precedente de las urbanizaciones desarrolladas por promotores privados en el sur de Caracas en el siglo XX. Desarrollada hacia el sur del casco central de Caracas en 1885 a partir del parcelamiento de una gran hacienda, El Paraíso fue el destino de las familias de los sectores más pudientes de la sociedad venezolana que salieron de sus casas coloniales emplazadas dentro de la retícula tradicional en búsqueda de viviendas emplazadas en un medio más tranquilo y menos bullicioso que tuviera mayores áreas de expansión.

La conformación de compañías privadas bajo el nombre de “Sindicatos urbanizadores” adoptaron el mecanismo de la urbanización como solución al problema de la expansión de la ciudad, llegando a ser ellos los responsables de incorporar a la superficie de Caracas una superficie mayor a la ocupada por ella en 1925 en menos de diez años (Di Pascuo, 1985). Actuando casi en absoluta libertad y motivados por los intereses económicos y la rentabilidad de sus negocios, los sindicatos urbanizadores fueron los responsables directos del nuevo modelo de ciudad disgregada y del caos urbano del futuro que no tardó en hacerse sentir (Di Pascuo, 1985), al cual Rotival intentó darle solución parcialmente con su Plan Monumental en 1939.

Las elegantes viviendas que se construyeron en El Paraíso por petición de los ricos de la sociedad caraqueña, constituyen no solo una ruptura con el patrón tradicional de la casa en el centro urbano; con ellas también se asume una forma de modernidad esencialmente anglosajona (Martín, 2004). Al respecto, el modelo anglosajón de ciudad dispersa caracterizada por urbanizaciones estrictamente residenciales con equipamiento propio habitadas por la élite, y su existencia en Caracas, se restringe sólo a la experiencia de El Paraíso, por ser ella la única urbanización que contaba con el equipamiento de servicios necesario para sus habitantes y aun más, al albergar infraestructura de escala urbana como el Hipódromo, una línea de ferrocarril, estaciones de radio, entre otras.

El rol de los suburbios norteamericanos de origen anglosajón en el desarrollo de las urbanizaciones de origen privado en Caracas es de enorme importancia. La modernización del país impulsada por su entrada a la escena económica mundial gracias al petróleo, colocó a Venezuela en una posición geopolítica estratégica bajo la influencia de otro modelo de desarrollo distinto al europeo que ésta había seguido hasta entonces. Así, los referentes de la burguesía venezolana pasaron de ser los europeos, en especial los franceses y parisinos, a los norteamericanos con el suburbio como la máxima expresión del modo de vida privilegiado de la burguesía al que los venezolanos aspiraban (Fishman, 1987).

La arquitectura de los suburbios revela el real espíritu de la civilización moderna. Los suburbios fueron una invención arquetipal de la clase media norteamericana y constituyen posiblemente el replanteo más radical de la relación entre el habitar y la ciudad en la historia de la arquitectura de tipo residencial. La conceptualización del suburbio es más que un simple capítulo en la historia de las ciudades. La versión norteamericana del suburbio representa el nuevo ideal de la vida familiar basado en un pensamiento colectivo de bienestar y privilegio que expresan valores muy arraigados en la cultura burguesa. En estricto sentido histórico, el origen de los suburbios se remonta a las ciudades inglesas del siglo XVIII como un ensayo en búsqueda de una mejora en la calidad de vida llevada a cabo por parte de las familias burguesas que buscaban separar el trabajo de la vida familiar, relación que hasta el momento de dicho ensayo urbano había definido la dinámica económica de ciudades europeas como Londres. El mundo suburbano del placer, la vida meramente familiar y el contacto con la naturaleza está basado en la exclusión lo que sin duda representaba el triunfo de los valores de la clase media. Los suburbios son una creación cultural, una elección consciente basada en la estructura socioeconómica de la burguesía anglo-americana y en ningún caso constituyeron el destino natural e inefable de la clase media de la ciudad industrial madura ni la inevitable respuesta a la llamada revolución del transporte (Fishman, 1987).

En Caracas, a la urbanización El Paraíso le siguieron numerosos desarrollos urbanos cuya ubicación cercana a las vías terrestres que comunicaban Caracas con los poblados aledaños del valle dejó en evidencia la interdependencia económica entre la ciudad y éstos, relación derivada del modelo económico agrícola hasta su ocaso en los primeros años del siglo XX. Así, urbanizaciones como Nueva Caracas cercana al poblado de Catia ubicada en la vía del tren Caracas-La Guaira, o las urbanizaciones Altamira, La Castellana, Los Palos Grandes o los Dos Caminos desarrolladas a la vera de la Carretera del Este que comunicaba Caracas

con el poblado de Petare al este del valle, o los Jardines del Valle, urbanización desarrollada a la vera de la carretera que comunicaba Caracas con el poblado de El Valle al suroeste de la ciudad, dan cuenta de que si bien los desarrollos de urbanizaciones se sucedieron de forma anárquica, la forma en que se expandió la ciudad tiene un sentido que no es otro que el dado por las dinámicas económicas que sustentaban la vida en la ciudad y el país antes de la llegada del petróleo.

Dadas las diferentes necesidades habitacionales de los distintos sectores de la sociedad venezolana, el panorama de los desarrollos urbanos fue muy variado. Casos paradigmáticos como la reurbanización de El Silencio, la urbanización Caracas Country Club, la urbanización San Agustín del Norte, la urbanización al estilo company-town de la cigarrera Bigott en Maripérez (Di Pascuo, 1985) o la posteriormente construida la urbanización obrera 2 de diciembre, hoy conocida como 23 de enero, difieren enormemente en sus propuestas urbanas y en la concepción del habitar. La ubicación de estas urbanizaciones con respecto al casco central de la ciudad de Caracas da cuenta no sólo del modelo de ciudad al que se apuntaba con su construcción, sino también de los paradigmas y referentes culturales que sustentaron su éxito.

En las urbanizaciones destinadas mayormente a las clases media y alta, los clubes se convirtieron en una tipología arquitectónica fundamental en el estilo de vida que adoptaron los caraqueños como producto del proceso de modernización y expansión urbana (Di Pascuo, 1985). La presencia de los clubes y las características arquitectónicas de sus recintos dan cuenta de la importancia adjudicada en el desarrollo de las urbanizaciones a la privacidad y por ende, a la propiedad privada. En las urbanizaciones desarrolladas por promotores inmobiliarios, la vida privada sería su principal preocupación y objetivo, dejando de lado la propuesta de espacios en el que el control de flujos peatonales y vehiculares escaparan al control de sus habitantes, causando una enorme y negativa repercusión en la morfología de la ciudad de Caracas.

En adición a esto, tomando en cuenta que hasta el año 1930 los promotores de nuevos desarrollos estaban obligados a la presentación de planos de trazado de calles, cloacas y acueductos, pero no existía absolutamente nada reglamentado acerca de la ubicación, la forma o las funciones que las mismas debían seguir, (Di Pascuo, 1985) la forma de la ciudad actual como la sumatoria de muchas unidades disímiles se hace más evidente.

Por su parte, las urbanizaciones desarrolladas por los organismos públicos, en específico el Banco Obrero, hicieron otro tanto en detrimento de la ciudad como una unidad territorial. La categorización de una urbanización de acuerdo al segmento de población a que fuera dirigido, dada por el costo del metro cuadrado de construcción expuesto en el proyecto permitido por las autoridades (Di Pascuo, 1985), eximía a las urbanizaciones obreras de realizar aportes en el urbanismo más allá de la construcción y dotación de los servicios propios que sus habitantes pudieran necesitar. Sin embargo, la supresión de la normativa que reglamentaba los aportes en el ámbito urbano que debían hacer las urbanizaciones no se vio modificado solo en las destinadas a obreros. La propuesta de Inocente Palacios para Colinas de Bello Monte es un ejemplo de ello.

La urbanización Colinas de Bello Monte representa un caso especial dentro de las urbanizaciones destinadas a la clase media en lo que respecta al no cumplimiento de la normativa de anchos de vías y presencias de aceras para circulación peatonal por razones de implantación en el terreno y conservación del medioambiente urbano. Así, a través de estos casos paradigmáticos, se puede ejemplificar y recrear claramente la escena urbana caraqueña y el marco legal que la contenía como una orquesta tratando de tocar la mejor pieza musical sin un director a la cabeza que regulara los tiempos y la actuación de los músicos.

Los Caobos, San Agustín del Norte y El Conde son las tres primeras urbanizaciones de la expansión hacia el Este de la ciudad que mantuvieron la trama reticular y un carácter plurifuncional con fuerte dominio de viviendas unifamiliares (Di Pascuo, 1985). La Florida, Campo Alegre y El Caracas Country Club fueron por su parte urbanizaciones destinadas a la clase alta que se emplazaron fuera de los límites de la retícula expandida y fueron desarrolladas con un carácter bastante autónomo que no fue bien logrado debido a la falta de servicios y otros usos distintos al residencial en sus inmediaciones.

4. CARACAS: LA SUMA DE TODAS LAS PARTES

La multiplicidad de identidades locales dentro del territorio urbano caracteriza a la ciudad de Caracas. Urbanizaciones desarrolladas en un mismo período presentan similitudes que en algunos casos generen la ilusión de un carácter unitario en la ciudad. En contraposición, la nomenclatura utilizada para nombrar calles, plazas y edificaciones da cuenta de la real naturaleza fragmentaria de la ciudad al verse repetidos los nombres de acuerdo al sector al que pertenecen las calles, plazas o edificaciones. Ciertas similitudes y muchas más diferencias constituyen los relictos del proceso de modernización que atestiguan la actuación de los actores sociales, económicos, políticos y técnicos que participaron deliberadamente en la definición y conformación urbana de Caracas.



Figura 4: Urbanizaciones de Caracas para el año 1951 contempladas en el proyecto del Plan Regulador de Caracas propuesto por Francis Violich

El análisis histórico de las urbanizaciones como objeto de estudio constituyen una herramienta clave en el entendimiento de la secuencia cronológica de la expansión urbana de Caracas, así como un instrumento dentro del canon de la historia operativa en la que el funcionamiento actual de la ciudad y sus dinámicas producto del acontecer histórico es clave para las futuras propuestas urbanas que busquen enmendar acciones pasadas.

Cada una de las urbanizaciones caraqueñas constituyó un caso particular y mucho más aquellas que surgieron no como la prolongación de la vieja trama sino en forma aislada. Cada cual tuvo sus rasgos individuales, sus características propias que conjuntamente con su situación respecto al centro administrativo, así como por el precio de las tierras fueron atrayendo a los distintos grupos o subgrupos sociales. No obstante las diferencias, hubo también criterios formales, conceptos espaciales y funcionales que fueron comunes en alguna de ellas. Se puede también verificar que esas constantes están en estrecha relación con las aspiraciones del sector social al cual se dirige la oferta y en la mayoría de los casos las mismas dependen de su ubicación y situación respecto a la vieja ciudad que sigue siendo el lugar donde se desarrollan las actividades laborales (Di Pascuo, 1985).

La pertenencia de las urbanizaciones a la ciudad es un elemento clave en la argumentación histórica de su desarrollo urbano, si no el más importante. La pertenencia a la ciudad no dependió solo de la ubicación de las urbanizaciones, que como se ha visto tiene sus razones de ser particulares asociadas a factores económicos. Dependió en gran parte de la morfología de los planteamientos urbanos y de la presencia de una conexión formal de las mismas a la trama urbana existente de la denominada vieja ciudad. Esta denominación en sí misma define a la perfección la relación existente entre lo que era la ciudad y lo que pretendió ser y fue su periferia por algún periodo: un sistema urbano fragmentario conformado por un centro y territorios circunvecinos que apostaron, sin lograrlo, por una autonomía propia bajo la forma de urbanizaciones. Distinta hubiera sido la forma de Caracas si cada urbanización hubiera desarrollado autonomía económica y de servicios, o si la ciudad se hubiera expandido de acuerdo a un modelo único siguiendo una planificación bien definida.

CONCLUSIONES

La historia urbana se nutre de múltiples disciplinas en su misión de retratar el paso de tiempo y el accionar humano sobre un territorio. De esta manera, se puede decir que no es sólo una historia cultural, social, económica o política. Es la sumatoria de todos esos factores y más en su constante interacción sobre un territorio y espacio.

La presente ponencia pretende realizar una aproximación a la reconstrucción histórica del crecimiento de la ciudad a través del estudio del surgimiento de las urbanizaciones periféricas al casco central de Caracas entre 1928 y 1958 como medio para entender su morfología urbana. Partiendo de la hipótesis de un cambio de referente cultural dado por la influencia norteamericana asociada a la economía petrolera, se espera a través de la metodología mencionada, comprobar la falta de una visión global en los planes urbanos, la

superposición de competencias entre autoridades político-administrativas con injerencia territorial y el enorme peso que tuvo el desarrollo inmobiliario privado con sus propuestas parciales sobre la ciudad como factores determinantes en la conformación de la ciudad en el siglo XX.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

Caride, H. (2011). Cuerpo y ciudad. Una metáfora orgánica para Buenos Aires a finales del siglo XIX. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo*. N° 41. Pp. 37-52

Cervilla Ruano, T. *La huella arquitectónica de Rotival en Caracas*. Trabajo académico de ascenso a profesor titular. Departamento de Diseño, Arquitectura y Artes Plásticas. Caracas, Universidad Simón Bolívar. Abril 2003.

Rescatado de:

<http://159.90.80.55/tesis/000058032.pdf>. Fecha de consulta: 15 de mayo 2015

De Sola Ricardo, I. (1967). *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567-1967*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.

Di Pascuo, C. *Caracas 1925-1935. Iniciativa privada y crecimiento urbano*. Trabajo académico de ascenso a profesor asistente. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas, Universidad Central de Venezuela. Febrero 1985.

Fishman, R. (1987). *Bourgeois utopia: A vision of suburbia. Rise and fall of suburbia*. Nueva York: Basic Books.

Gasparini, G./Posani, J. (1998). *Caracas a través de su arquitectura*. Caracas: Armitano Editores.

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

Melcher, Dorothea (1992). La industrialización de Venezuela. *Revista Economía*. N° 10. Pp. 57-90

Mumford, Lewis (1966). *La ciudad en la historia*. Buenos Aires: Ediciones Infinito

Novick, Alicia (2003). El urbanismo en las historias de la ciudad. *Revista Registros*. Noviembre 2003. Pp. 5-26