

Uno podría pensar que, como aquel burgués gentilhomme que hablaba en prosa sin saberlo, los venezolanos hemos estado desarrollando Grandes Proyectos Urbanos (GPU) durante más de medio siglo sin darnos por enterados. Una rápida revisión respalda esa sospecha: en poco más de diez años se produjeron tres intervenciones extraordinarias sobre las áreas centrales de Caracas: la reurbanización de El Silencio (1945), cuya magnitud se entiende mejor cuando se recuerda que la Caracas de entonces aún no alcanzaba el medio millón de habitantes; el Centro Simón Bolívar (1949), un avanzadísimo conjunto de oficinas y comercios con un área de construcción de cuatrocientos mil metros cuadrados; el nuevo complejo urbano del 23 de Enero (1955-1957) que dio vivienda a más de cincuenta mil personas. En los mismos años, pero más hacia lo que entonces era la periferia de la ciudad, se construye la espléndida Ciudad Universitaria. Dos décadas después, en 1978, comienza a levantarse en el mismo eje de la Avenida Bolívar donde ya se localizaban El Silencio y el Centro Simón Bolívar, el gran complejo multiusos del Parque Central, cuyas dos torres de doscientos veinticinco metros de altura se erigirán hasta 2005 como las más altas de América Latina; entre éste y el parque Los Caobos se inaugura en 1983 el Complejo Cultural Teresa Carreño, un ambicioso conjunto multifuncional de ochenta mil metros cuadrados de construcción cuya sala principal tiene capacidad para dos mil cuatrocientos espectadores. También pueden incluirse en esa categoría las grandes obras de vialidad y transporte de la ciudad, como las autopistas urbanas y el Metro. Pero otras ciudades se beneficiaron igualmente de obras similares, notablemente Maracaibo y Ciudad Bolívar, con la construcción de los magníficos puentes sobre el lago y el Orinoco. Sin embargo, más allá de las cualidades arquitectónicas o funcionales de cada una de ellas, se podría poner en duda si esas obras tuvieron los benéficos efectos sobre las respectivas ciudades que hoy muchos reivindican para los GPU. Un solo ejemplo bastará para ilustrar lo que aquí se dice: la autopista Francisco Fajardo en Caracas es sin duda un sobresaliente ejemplo de ingeniería vial, cuyos complejos y audazmente diseñados distribuidores son motivo de frecuente admiración. Evidentemente ella tuvo un notable efecto en estimular la dinámica de la ciudad al mejorar la accesibilidad de las áreas que sirve, pero también indujo importantes efectos negativos: vastas extensiones de terrenos residuales a los cuales ha resultado difícil encontrar un destino útil; la fractura de la ciudad, dividida radicalmente en dos, entorpeciendo la fluidez de los desplazamientos entre el norte y el sur y produciendo muchas veces la atrofia de sectores otrora florecientes o que, en otros casos, pudieron ser recuperados justamente por la presencia de la autopista; la asfixia de las riberas del río Guaire, cuyo potencial como espacio público fundamental de la ciudad aún no parece haber sido comprendido cabalmente; por último, el colapso de la circulación en la misma vía a causa de la incapacidad para completar el sistema y la insuficiencia de las respuestas en materia de transporte público frente al crecimiento poblacional. Hoy es posible concluir que esos problemas se originaron en que esta autopista fue vista esencialmente como un proyecto vial, no como un proyecto urbano.

En el caso del Metro, cuyo impacto sobre la movilidad en la ciudad está fuera de discusión, habría que recordar que su primera intervención significativa sobre el espacio público de Caracas la primera etapa del bulevar de Sabana Grande sólo fue posible por las presiones ejercidas por la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano. Además, a quien escribe le consta que, como se demostró con el abierto desinterés hacia las propuestas sobre el espacio público hechas por el Instituto de Urbanismo cuando la construcción de la Línea 3 y la estación UCV, los directivos de CAMETRO eran fuertemente reacios a ese tipo de intervenciones. Algo en lo que no les faltaba del todo razón y que se analizará más adelante. Pero sorprende también el caso de una intervención de tanta calidad como la de la Ciudad Universitaria, que ha terminado por quedar encapsulada, habiendo sido incapaz de irradiar efectos positivos incluso sobre su entorno más inmediato.

Conviene recordar además que durante los años setenta del siglo pasado una de las más duras vertientes de la crítica urbanística fue la que proclamaba la superioridad del proyecto frente al plan: se llegó incluso a afirmar entonces que las calamidades de la ciudad contemporánea eran responsabilidad prácticamente exclusiva del plan, reivindicando frente a éste unas virtudes poco menos que taumatúrgicas de las cuales sería portador el proyecto. Cabe entonces preguntar: ¿por qué una ciudad como Caracas, beneficiada durante el último medio siglo de muchos proyectos arquitectónicos no sólo de altísima calidad sino, además, de gran escala, ha terminado encallando en el escandaloso desastre urbanístico actual?

Pero también en las ciudades pequeñas abundan los ejemplos de intervenciones urbanas de gran magnitud relativa que no sólo han sido incapaces de revitalizar la dinámica de la ciudad, sino que a veces han terminado por convertirse en una carga difícil de llevar. Por ejemplo, cuando se visitan las ciudades deportivas construidas en años recientes en nuestro país en ocasión de Juegos Deportivos Nacionales, muchas en ciudades menores de 200 mil habitantes, de indudable calidad arquitectónica y considerable magnitud respecto a esas ciudades en las que se localizan, se tiende a pensar que tan notables inversiones debieron convertirse en verdaderas locomotoras para el desarrollo de las respectivas comunidades. Sorprendentemente, lo que ha quedado después de la efímera euforia del evento son unas instalaciones desproporcionadas, escasamente utilizadas, no integradas a la ciudad respecto a la cual forman un verdadero mundo aparte: mientras ésta pareciera no haber cambiado en absoluto, resulta difícil imaginar para tan flamantes instalaciones deportivas otro futuro que no sea la decrepitud prematura. No es este editorial el sitio para entrar en el análisis a fondo de por qué proyectos a veces tan interesantes terminaron arrojando resultados tan pobres en términos urbanísticos, pero en todo caso la conclusión que parece posible sacar de las reflexiones anteriores es que no todo proyecto urbano grande es un gran proyecto urbano. Que este último requiere de algo más que la escala y la calidad.

Tratando de despejar incógnitas, este número de Urbana enfrenta el tema a partir del análisis de varias experiencias emblemáticas, incluyendo una fallida como es el caso del que debió ser el nuevo aeropuerto de Ciudad de México, pero también desde un importante intento de sistematización que ensaya Mario Lungo. En sus palabras, "por grandes proyectos urbanos se entiende en este trabajo no sólo las grandes obras emblemáticas, sino también grandes operaciones urbanas que asumen, en muchos casos, la forma de programas de intervención a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio que por su integración tienen un profundo impacto en el desarrollo de una ciudad". Y es que, en efecto, si el concepto puede adquirir un nuevo

sentido, él no puede ser visto sino en el marco de una estrategia integral para la ciudad, no en los términos restringidos de un proyecto, no importa si de gran magnitud, guiado por una lógica exclusivamente sectorial sea esta habitacional, deportiva, vial o de cualquier otro tipo.

Hay que notar que las experiencias venezolanas a las que nos hemos referido previamente son todas iniciativas del gobierno central, que sólo han podido ser rectificadas cuando, como en el caso citado del Metro, han intervenido organismos del gobierno local: tienen o tenían razón los directivos del primero cuando se resistían a gastar parte de sus recursos en obras destinadas al desarrollo del espacio público en la superficie. Al fin y al cabo la misión que se les había encomendado era la construcción del sistema de transporte subterráneo, y esto procuraban hacerlo de la mejor manera posible y con la mayor eficiencia, sin distraerse en nada que fuera ajeno a ella. De modo que la pregunta es otra: ¿tienen derecho los organismos del Estado a intervenir en las ciudades sin coordinar con sus autoridades? ¿No son estas precisamente quienes, por representar los intereses de esa colectividad, deben ofrecerle al Estado tanto como a los privados el marco en el cual pueden intervenir y las normas que deben respetar?

De lo anterior se desprende una reflexión muy importante en momentos en los cuales en nuestro país los factores de poder dominantes avanzan la propuesta de la eliminación de los poderes locales e incluso regionales, pretendiendo sustituirlos por una supuesta relación directa entre el Ejecutivo Nacional o más exactamente el Presidente de la República y la población a través del espejismo de los Consejos Comunales. Como enseña la experiencia, la racionalidad del poder central es esencialmente extraña a las necesidades locales y regionales, lo cual se agudiza cuando en estos últimos ámbitos no hay propuestas ni, sobre todo, interlocutores capaces de hacer valer esas necesidades. No parece que una estructura difusa y ambigua como la de los Consejos Comunales, sujeta además a las decisiones del vértice del poder nacional, pueda representar legítimamente la complejidad de las metrópolis contemporáneas.

Además de una reflexión teórica de notable importancia para el pensamiento urbano en nuestro continente, el artículo de Mario es sin duda la espina dorsal de esta edición de Urbana. Lamentablemente, ya él no está entre nosotros: por distintos motivos esta edición fue retrasándose al punto que, cuando ve la luz, ya no puede satisfacer el gusto que Mario había manifestado de publicar otra vez en nuestra revista. Magro consuelo para una ausencia tan sensible, sirva este número de Urbana como homenaje póstumo a quien supo poner el pensamiento y la práctica sobre las cuestiones urbanas al servicio de los intereses de la población de nuestras ciudades, que es tanto como decir de nuestras sociedades.