

Luis Carlos CALZADILLA PÉREZ¹

“LA HABILITACIÓN FÍSICA DE ZONAS DE BARRIOS”

CASO: PLAN DE MANZANO

PLAN DE MANZANO, UNA HISTORIA DE CAMINOS

Plan de Manzano, al igual que muchos barrios caraqueños, se está construyendo, vive, cambia, se mueve al ritmo de la cotidianidad, de su gente y de la ciudad que lo aloja. Cientos de reuniones, mesas técnicas, asambleas de vecinos, propuestas, discusiones y talleres durante dos intensos años del proceso de elaboración del proyecto, así lo registraron. La imaginación y los sueños de sus pobladores se hicieron presentes en muchas de estas reuniones y sirvieron para juegos e interpretaciones populares sobre la forma del barrio que era transmitida por los planos. Por sus semejanzas, la figura de un elefante fue aprovechada como fantasía facilitadora de la comprensión de los temas físicos del barrio, al tiempo que fue usada por su gente como código de buena suerte, de cara a los cambios deseados y que involucraban la habilitación integral para el nuevo y futuro Plan de Manzano.

Un viejo y gran elefante que, cansado, se recostó de la gran montaña del Parque Nacional El Ávila a tomar aire fresco y cobrar fuerzas para continuar, fue el comentario de un niño del lugar que, entre conversaciones, fotos y planos, descubrió la imagen que dio

nombre al seudónimo con el cual se ganó el concurso que nos permitió dirigir la experiencia. Por qué no usarla nuevamente para relatar sobre un barrio que, como un ser vivo y con personalidad, comunica su historia y realidad. Un organismo gordo y pesado que, lleno de cicatrices y maltratos, preserva aún energías y pasión para reencontrarse, continuar y sanar.

Con las imágenes calientes de la tragedia del vecino estado Vargas, de diciembre de 1999 y el nerviosismo y tensión de los habitantes de las zonas afectadas, entre las cuales se encontraba Plan de Manzano, nos tocó hacer frente a la labor encomendada como proyectistas. Un ambiente de emergencia y reactividad funcionó como motorizador y agilizador de los procesos de contratación y puesta en marcha de los trabajos. Eran los días de la ventisca de aire fresco provocada por la gestión de Josefina Baldó y Federico Villanueva al frente del Consejo Nacional de la Vivienda, que con una lúcida pero efímera actuación, activaron temas de nuestro hábitat nunca antes articulados en una política de vivienda.

Neblina, aire puro, ambiente de montaña, hermosa vista, con acceso al Parque Nacional El Ávila y a 5 minutos de la estación Gato Negro del Metro de Caracas, se construye Plan de Manzano. Sí, eso que recuerda los comerciales de urbanizaciones y desarrollos inmobiliarios de clase media, podría ser perfectamente una descripción de las condiciones de

ubicación privilegiada que presenta el barrio que nos ocupa. Destaca su localización sobre el estratégico cañón de Tacagua, obra perpendicular a la zona central de la Cordillera de la Costa y al noroeste de Caracas, junto a instalaciones vitales para la ciudad como líneas de alta tensión, instalaciones petroleras, carreteras y autopistas, como únicas salidas terrestres al mar para los caraqueños, y bajo una observación técnica especial, dados los problemas geológicos congénitos del cañón.

Plan de Manzano es otro barrio en condición de infraurbanización, pero que con el pragmatismo más extremo se adosa y conecta a la ciudad haciendo uso, consumo y disfrute de ella. Esa una—dos ciudad, que describe Alfredo Cilento², tiene un estandarte en el caso que nos ocupa.

Como marcada por una suerte cultural — providencial, la carretera y el sector han sufrido, con el pasar de los años, el hacer y deshacer de planes y proyectos, que a ratos pareciera traslucirse en los ojos de incredulidad con los que los habitantes del sector miran a los técnicos que les hablan de los nuevos proyectos. Sin duda, una historia también de política, gobiernos, obras, ofertas y promesas cercanas a elecciones. Una historia de inicios, interrupciones y reinicios, que han marcado al poblador de estas zonas e introduce, a la hora de hacer nuestro trabajo, una importante barrera comunicacional.

1/ Arquitecto UCV 1982, proyectista y consultor

2/ Cilento Sardi, Alfredo (1999). *El hábitat venezolano en el siglo XXI*. IDEC, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas, 1999 (mimeo).

Diez mil habitantes distribuidos en 14 sectores o zonas que ocupan 56 has. de barrio, hacen de Plan de Manzano la Unidad de Diseño Urbano 1.2 de la Unidad de Planificación Física No. 1, UPF Ojo de Agua. Un barrio al que le tocó asentarse justo después de las instalaciones petroleras de la Planta Cantinas en la carretera vieja Caracas – La Guaira, lo que no le permitió disfrutar de las inversiones en infraestructura y especialmente en mejoras de viales, promovidas por la industria petrolera. La vieja y maltrecha carretera marca la estructura urbana del barrio. Su centro de actividades comerciales, servicios y transporte se desarrollan sobre los bordes del encuentro y ensanche producido por los dos tramos de la carretera³. Su construcción y la del ferrocarril con la misma ruta⁴, marcaron las primeras ocupaciones de la zona que hacia finales de los años 50 del siglo pasado se incrementaron, dando inicio a la conformación de Plan de Manzano como barrio urbano..

3/ A la historia de la construcción de la carretera Caracas La Guaira se suma el capítulo de la construcción de una sección variante para salvar malos tramos y la zona que llamaban el zig-zag.

4/ El ferrocarril Caracas – La Guaira fue inaugurado el 25 de julio de 1883 (en el marco de los actos de celebración del centenario del Libertador Simón Bolívar), con una longitud de 36 Km, 9 puentes, 8 túneles y 9 estaciones.

5/ Arcila Farías, Eduardo, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Caracas, Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961, 2 ts.

6/ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria*. Caracas, Tipografía El Cojo, 1913, 2 ts.

7/ Proyecto de investigación "Tecnologías para la reducción de riesgos en zonas de barrios", dirigido por el Arq. Luis Carlos Calzadilla, para el Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología, FONACIT, en el año 2003.

8/ Densidad de Plan de Manzano: 163,59 Hab/Has

9/ Ruano, Miguel, *Ecurbanismo entornos humanos sostenibles: 60 proyectos*. Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, 1999

Alguien dijo alguna vez, que la historia de Plan de Manzano es también la historia de caminos, de rutas entre Caracas y La Guaira. Ya desde 1800 Humboldt los reseñó en sus relatos y, Arcila Farías⁵ destaca, que pocas ciudades han dependido tan estrechamente de un camino como Caracas, refiriéndose a las comunicaciones de la capital con el puerto de La Guaira. Los antecedentes de la carretera se remontan a 1794 cuando estudios de vías alternas al camino de los españoles ya sugieren una ruta alterna por Catia⁶. Los caminos de las vueltas, por lo sinuoso de sus trazados y sus curvas pronunciadas, fueron bautizados muy temprano por los viajeros, lo que hoy subsiste en las identificaciones populares de los diferentes tramos de la vía y sectores del barrio: vueltas del Cedro, La Cabuya, La Victoria, en la entrada de Plan de Manzano desde Caracas, y la famosa vuelta La Chevrolet al otro extremo de la carretera.

El informe memoria del Ministerio de Obras Públicas⁶ de 1913 habla del uso del concreto armado, por primera vez en Venezuela, para carreteras y puentes en esta zona y, además, da cuenta de las dificultades y lo costoso del trabajo y asoma las condiciones geológicas y topográficas de vulnerabilidad que hoy prevalecen, al reportar la desaparición del trazado de la vía y frecuentes accidentes fatales durante la construcción, al punto que merecieron monumentos en memoria de los fallecidos que hicieron posible su construcción, y que algunos vecinos refieren en sus relatos como parte de esa larga historia vinculada a la construcción de la vieja carretera Caracas–La Guaira.

Hoy en día, mientras escribimos estas líneas, se manifiesta nuevamente esta condición del lugar que, esperando las actuaciones concretas de mitigación de riesgo y habilitación del barrio plasmadas en los proyectos, sufre una nueva interrupción de la carre-

tera que, con un nuevo deslizamiento, repasa nuestra historia de damnificados en zonas de barrios caraqueños.

■ SOBRE EL RIESGO

La condición topográfica de Plan de Manzano, con pendientes dominantes de 60% y con máximas de 70%, al igual que importantes zonas de riego (22,51% de un total de 56,89 Has.), en combinación con una dispersión de sectores y una relativa baja densidad, nos invitó a pararnos frente al reto de la elaboración del proyecto de habilitación con el concepto de la creación de una "malla urbana de estabilización y articulación" que permitiera, por una parte, aportar elementos para la reducción del riesgo y, por la otra, generar las conexiones de vinculación y estructuración urbana del barrio. Una suerte de sistema o trama conformada por muros, pantallas, mantos vegetales y espacios públicos, escaleras, callejones y vialidad peatonal y vehicular que, perfectamente bien articulados, otorgara lo que se consideró como la base y estructura que soportaría la propuesta urbana detallada. La condición desfavorable del riesgo, puesta a favor como una oportunidad para la actuación de habilitación física del barrio fue el punto de partida.

Para ese momento, los representantes de organismos oficiales para eventos y desastres naturales eran visitantes frecuentes. Una vez más, la presencia de éstos respondía a la reacción provocada por una emergencia que correspondía, en esta oportunidad, al trauma dejado por los sucesos de Vargas. Una suerte de paranoia colectiva ocupaba el ambiente y casi cualquier cosa, imaginaban los habitantes, podría pasar con Plan de Manzano: "se abrirá la tierra", "el Ávila nos caerá encima", "aquí no puede vivir nadie". Los restos de credibilidad que podían quedar sobre un programa oficial de habilitación del barrio eran, en la

mente de sus pobladores, nublados por la imagen instalada por aquellos señores que, con un tecnicismo obsesivo, no daban otra salida que el desalojo. Sin duda ocupó más tiempo, en las primeras jornadas con la comunidad, calmar aquellos fantasmas, que centrarnos en el objetivo de la misión que nos llevó allí. Pensar en los aprendizajes de estos procesos y dejarlos registrados, sin duda pasa por este tema que debe ser motivo de reflexión y consideración, al mismo tiempo que de exigencia de coordinación entre instituciones y equipos técnicos involucrados.

Luego de cinco años de haber iniciado este proceso, pesa sobre Plan de Manzano un decreto municipal, que surgido del ambiente descrito y de la descoordinación institucional, prohíbe cualquier tipo de construcción. No ha sido posible entonces, actuar en forma oficial e iniciar la implementación de los proyectos que nos correspondió elaborar. Al mismo tiempo, las nuevas invasiones de zonas de alto riesgo siguen agravando el problema. Una medida que, aún cuando pudo haber tenido una intención legítima, ha generado efectos perversos, inmovilizando cualquier acción oficial, y en consecuencia, el clásico encuentro: La rapidez legítima de la gente de proveerse su refugio, aún próximos a desgracias, vs. la ineficiente y siempre dilatada actuación del organismo a cargo.

Sobre zonas de riesgo aceptable nos correspondía tomar decisiones y, como planificadores, hacer uso racional de los terrenos y espacios disponibles para generar el equipamiento requerido por nuestro programa. Surgió entonces la propuesta de estructuras-chasis para instalar allí parte de los equipamientos, instalaciones no rígidas que se ajustan y acoplan gradualmente a los movimientos y acomodados manejables y aceptables del terreno. Uno de los tres primeros frentes propuestos correspondió a un terminal de pasajeros que, utilizando este tipo de estructuras,

FICHA TÉCNICA

ANTEPROYECTO DE HABILITACIÓN FÍSICA DE LA UNIDAD DE DISEÑO URBANO 1.2 PLAN DE MANZANO. Unidad de Planificación Física 1, Ojo de Agua, Caracas.

Fecha de realización de la propuesta

Entre los años 2000 a 2002.

Ubicación en la ciudad

Municipio Libertador, Distrito Capital, Distrito Metropolitano de Caracas. Parque Nacional El Ávila. Se extiende entre la carretera vieja Caracas- La Guaira y la autopista Caracas-La Guaira.

Área de la zona estudiada

56,89 hectáreas.

Población aproximada

9.307 habitantes para el año 2000.

Resumen de la propuesta

El proyecto se fundamenta en la creación de una malla o sistema de intervenciones que resuelva los temas de riesgo y dispersión urbana presentes en el barrio, así como los temas de sub-urbanización, privilegiando lo público, lo productivo y lo ambiental, junto a un trabajo de desarrollo social.

Enumeración de los primeros frentes de obras

5. Viviendas de sustitución, sector La Llanera.
6. Escuela básica, sector Las Torres.
7. Terminal de pasajeros, sector Casco Central.

Coordinador del proyecto

Luis Carlos Calzadilla Pérez, Arquitecto de la FAU-UCV 1982. Realizó estudios de maestría en el IDEC - UCV (1990). Se ha desempeñado como profesor de diseño de la carrera de arquitectura en la Universidad Central de Venezuela y en la maestría en diseño urbano de la Universidad Metropolitana. Ha participado en diversos proyectos vinculados al sector petrolero y al desarrollo de viviendas. Igualmente lo ha hecho, vinculándose a diferentes organizaciones gubernamentales y no gubernamentales. Ha sido consultor de investigaciones para el diseño de programas en vivienda para el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial y fue miembro de la Comisión Mejores Prácticas Venezolanas de las Naciones Unidas.



daría el mayor uso al terreno disponible y en condiciones de riesgo. Este tipo de estructuras no convencionales y, seguramente, mucho más próximas a las realidades de nuestros barrios, son parte de un enfoque que plantea la utilización de la mejor tecnología al servicio de la población que más lo necesita, pero que requiere ser desarrollada, evaluada y puesta en práctica muy al interior de la realidad de los procesos de habilitación física en zonas de barrios.

Una larga agenda de temas por desarrollar y profundizar dejó al equipo la experiencia de Plan de Manzano. Una de ellas fue transmitida insistentemente por sus habitantes: ¿cómo puedo resolver un problemita de deslizamiento en mi casa? En la gran mayoría de los casos, se trataba de la consecuencia generada por el banqueo, corte de tierra y pequeño relleno realizado para abrir lugar a la construcción de la vivienda. Esta inquietud y preocupación del equipo logró canalizarse, por lo menos en una primera etapa, a través de un proyecto de investigación que, presentado al Fonacit, Ministerio de Ciencia y Tecnología⁷, se tradujo en el diseño de técnicas y procedimientos constructivos para reducción de riesgos en zonas de barrios y la producción de una cartilla — manual para su aplicación. Inspirado en algunas iniciativas populares, se diseñaron métodos a partir del uso del caucho, la lámina de zinc y otros materiales que, industriales o de desecho, son de fácil acceso o manejo por la gente de nuestros barrios. Esta iniciativa produjo un modesto resultado que se ofrece como punto de partida para un trabajo más profundo y complementario que alcance objetivos de más largo aliento y que pueda ser incorporado en los procesos formales y específicos de habilitación y actuación en zonas de barrios.

■ EL PROYECTO DESDE LO PRODUCTIVO

Dada su escala, ubicación y condición ambiental, Plan de Manzano fue visto como una ciudadela. Una ciu-

dadela con personalidad propia, con una condición rural negada a desaparecer y expresada en la presencia de cultivos. Con una vinculación dominante con el Parque Nacional El Ávila y una densidad⁸ aún favorable que, junto a iniciativas promovidas por sus habitantes, de corte ambientalistas y con presencia en el barrio, nos aproximaron al concepto de ecobarrio, de ciudadela ecológica,⁹

Nos planteamos estimular esa imagen y sumarla a nuestros conceptos desde una perspectiva de productividad del barrio, de un enfoque de prosperidad económica e integral del barrio, generadora de empleo y valor agregado comercial. Un ejemplo específico de ello podría ser la interpretación que se hizo de uno de los sectores del barrio (El Mamón), que con cultivos desarticulados presentes dio pie a la generación, en el proyecto, de un recurso de control de borde de crecimiento del barrio a través de una franja de parcelas productivas y viviendas de construcción progresiva.

De la misma manera, el Parque Nacional El Ávila, e iniciativas de la comunidad en torno a éste, marcaron nuestra propuesta, al reforzar su acceso desde el barrio y propiciar el hacer de este una oportunidad productiva generadora de ingresos, de desarrollo turístico, apropiándose de las potencialidades disponibles en el parque y garantizadas por la ruta existente que aproxima a esa herencia patrimonial, tanto por las edificaciones propias de la época de La Colonia, como por la inercia cultural de la zona, esa historia de caminos, posadas y merenderas que poblaron en el pasado la zona.

Como todo barrio urbano de estos tiempos, esta vocación no podía ser completamente pura. La propensión del lugar es, a todas luces, cruzada, mezclada, sincrética. Destacó, por ejemplo, en las visitas puer-

ta a puerta, la existencia, muy camuflada en los sectores, de viviendas productivas en el ramo de la confección de prendas de vestir. Una de ellas, quizás la más notable, contaba con un espacio donde diez máquinas de coser con la misma cantidad de operadoras resolvían encargos de importantes y formales empresas del ramo, por citar sólo una.

Este concepto de la vivienda productiva fue visualizado por el equipo como una pieza más de refuerzo de la imagen del barrio generador de empleo, y entendido en el marco de programas diversos que han apoyado este tipo de ideas, pero probablemente requiera ser analizado y desarrollado para establecer una vinculación concreta y explícita entre los programas de habilitación física y aquellos que pudieran aliviar los temas asociados al empleo y la productividad. Por ejemplo, oficinas de asistencia técnica podrían perfectamente asociar actividades de agencias de desarrollo local que privilegien los temas de empleo, producción, créditos, microempresas y cooperativas.

■ CON MACRO DERECHA Y MICRO IZQUIERDA

Transitar por procesos de habilitación física de barrios y trabajo conjunto con comunidades, supone, sin lugar a dudas, aproximación a la realidad familiar, personal del problema específico que aqueja a uno pero también a todos. Culminar una asamblea, una reunión, una mesa técnica suponía, como en for-

10/ Baldó Ayala, Josefina y Villanueva Brandt, Federico, *Un plan para los barrios de Caracas*. Consejo Nacional de la Vivienda, Caracas, 1998.

11/ Laquian, A. A. *Vivienda básica: políticas sobre lotes urbanos, servicios y vivienda en los países en desarrollo*. Ottawa, Ont., CIID, 1985.

12/ Instituto de Desarrollo Experimental de la Construcción de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central de Venezuela.

ma automática, el acercamiento de la gente que, como en una suerte de competencia, buscaban nuestra atención para obtener de nosotros una respuesta a un problema concreto de su vivienda o sector. Comprensible seguramente desde la perspectiva de la ansiedad producida por el problema, la emergencia puntual y la tradicional ausencia de técnicos receptores y solucionadores de los mismos. Pero lo sustantivo, a ratos se perdía por la intensidad y lo imperioso de las situaciones y los temas planteados.

La metodología desarrollada por Federico Villanueva y Josefina Baldó¹⁰ a través de sus múltiples actuaciones, experiencias y publicaciones, habla de los primeros frentes como una forma de atender, desde muy temprano en el proceso de planificación de la habilitación, una o más necesidades que normalmente están asociadas a aquellos equipamientos, servicios o componentes que puedan resolver problemas o rutas críticas del barrio. Eso, a todas luces, resulta acertado y se confirma en nuestro caso con la experiencia de Plan de Manzano, pero se queda corto al no tener capacidad para procesar los problemas individuales antes planteados. Una unidad técnica de campo pareciera ser un camino, que acompañando el proceso de construcción de la visión global y urbana, canalice las infinitas situaciones de diverso género y disciplina que se presentan durante el proceso.

Desde una instancia como esta, que debería tener estructura de experiencia escuela asociada a universidades, no sólo podrían retomarse y reeditarse talleres y cátedras ya ensayadas, sino también generarse procesos formativos al interior de las comunidades, apoyados en los ya ensayados procesos de cogestión, arreglos de reciprocidad y ayuda mutua¹¹, que son parte intrínseca de la cultura de nuestros barrios. En una oportunidad pudimos contrastar la respuesta masiva de la comunidad a convocatorias para tratar

temas asociados a los problemas de las viviendas, los más domésticos y cotidianos, y por otro lado, con muy poca asistencia, se discutían temas urbanos, colectivos cruciales y sustantivos, pero probablemente, para ellos, lejanos de su cotidianidad y cargados de una desesperanza aprendida con los años. Un camino a explorar, seguramente será acceder desde lo micro para lograr compromisos con lo macro y poder avanzar simultáneamente sobre los dos niveles del problema.

■ NOTAS FINALES, POR UNA AGENDA A DESARROLLAR

Aún cuando a lo largo de las líneas anteriores hemos intentado dejar abiertos algunos aprendizajes y sugerir algunos temas, a nuestro juicio, susceptibles de discusión y exploraciones futuras, queremos agregar otros a manera de reflexión final.

Tema de alta sensibilidad observado, no sólo desde la experiencia de Plan de Manzano, sino también de otras como La Vega y Petare, atendidas desde el Programa Cameba de Fundacomún, lo constituyen las llamadas viviendas de sustitución que suponen complejos procesos de negociación con los pobladores, la definición y comprensión de las aspiraciones sobre la nueva vivienda, el apego y lazo de pertenencia con la vivienda afectada. Estos son temas que sin duda merecen ser discutidos y analizados a la luz de los últimos avances y progresos en los programas de habilitación. Asimismo, sería de gran utilidad continuar explorando y sistematizar los aprendizajes sobre el aprovechamiento de la oferta de viviendas existentes en los barrios, como un camino para reducir los esquemas de las polémicas viviendas de sustitución nuevas. Cameba, en los barrios ya mencionados, ha desarrollado ya alguna experiencia al respecto, la cual denominó "viviendas de reemplazo", y creó un subprograma de "reasantamiento" para aquellas familias que irremediamente se vieron afecta-

das por el trazado de las obras de habilitación. De igual manera, la Fundación Vivienda Popular, en los años 90, experimentó esta fórmula de aprovechamiento del mercado de viviendas al interior del barrio en situaciones de emergencia y ubicación de las familias damnificadas. Esta iniciativa, que se dio en el marco de la denominada "Tormenta Bret", permitió validar en forma preliminar esta metodología y, al mismo tiempo, ejecutar, otro tema relevante, como es la mejora y saneamiento de la vivienda existente en el barrio.

En ese mismo orden de ideas, se considera de especial atención el desarrollo de tecnología específica para atender los problemas típicos de nuestros barrios y sus viviendas como lo son iluminación, ventilación, manejo de aguas, muros, obras de mitigación de riesgos, espacio público, etc. El IDEC¹², a través de su maestría en desarrollo tecnológico, ha desarrollado algunas experiencias y, probablemente, una iniciativa escuela de este tipo y asociada a un proceso específico de habilitación resultaría útil y exitoso. Como se mencionó algunos párrafos atrás, un esfuerzo como éste permitiría, además de la producción de conocimiento, vincular al poblador y desarrollar un proceso creativo desde la raíz del problema. Se trata de formar los equipos técnicos requeridos para atender la compleja y extensa agenda de más de 3.000 barrios a nivel nacional. Equipos que, a lo largo de nuestro accionar con diferentes barrios e instituciones ejecutoras hemos podido constatar, están requiriendo ser fortalecidos con una suerte de cruzada nacional de formación. Un programa sólido y denso que aperture, además, la visión de los habitantes de nuestros barrios con imágenes optimistas de lo que puede ser un futuro factible para el barrio. Programas que traduzcan la desesperanza aprendida en energía para el cambio y que, en casos como el de Plan de Manzano, despejen esa historia de caminos accidentados hacia una de caminos sanos y posibles de transitar.