

Fernando GONZALO

EL PLAN ROTIVAL

LA CARACAS QUE NO FUE

1939 / 1989

UN PLAN URBANO PARA CARACAS

Ediciones del Instituto de Urbanismo /

Facultad de Arquitectura y Urbanismo /

Universidad Central de Venezuela. 1991

Como dice la arquitecto Marta Vallmitjana, en la presentación de este libro, Caracas que tenía 203.342 habitantes en 1936 (6% de la población de Venezuela), aumenta, en los siguientes cinco años una cuota de 65.688 personas. La ciudad comenzaba a crecer hacia el este del valle sobre las antiguas haciendas, al tiempo que el área tradicional comenzaba a enseñar su deterioro y abandono.

En el inicio de la democracia, bajo la presidencia del general López Contreras, se crea (1938) la Dirección de Urbanismo del Dtto. Federal y se contrata al francés Maurice Rotival para la elaboración del llamado «Plan Monumental de Caracas». Rotival había venido por primera vez a Venezuela en 1937. Su plan, presentado cuatro meses después de su contratación, «no tuvo ninguna acogida por parte de las autoridades». Rotival vuelve a Venezuela en 1946 y finalmente, en 1951, es nuevamente contratado «para replantear el problema de la Avenida Bolívar y el Plan de 1951».

RESEÑA BIBLIOGRAFICA

Se reúnen en este libro los trabajos de cinco arquitectos y un profesor de Letras y de Comunicación Social de la U.C.V. para, desde distintos puntos de vista, analizar y comentar la actuación de Rotival dentro del marco referencial de aquella Venezuela y de Caracas y algunas de sus consecuencias mediatas. Además, el libro se abre con un breve comentario del Dr. Arturo Uslar Pietri, cuyo título («La Caracas que no fue») anticipa su opinión sobre la ciudad actual. Al elogiar la obra de Carlos Raúl Villanueva en la reurbanización de El Silencio, Uslar Pietri dice: «Hasta ese punto llegó la tentativa y la posibilidad de asegurarle un porvenir urbano digno a Caracas». Atribuyendo la responsabilidad, entre otros, a los posteriores gobernantes, el escritor declara la imposibilidad «de poder recuperar algún día algo que pudiera tener semejanza o correspondencia con un ambiente urbano y civilizado».

El trabajo de Marta Vallmitjana, citando a Carlos Aymonino y a José María Ezquiaga, hace la presentación del libro explicando su valor bajo la idea de que

el conjunto de ensayos que se presentan en el libro pueden ser textos y documentos de historia urbana, que aunque fragmentarios, posibilitan la reconstrucción de «desplazamientos y transformaciones sociales de los conceptos claves del urbanismo moderno».

El ensayo de Marco Negrón que analiza densamente el período de 1920 al presente, significa un intento de comprender las relaciones entre el contexto económico, social y político» y el proceso de urbanización en Venezuela y la racionalidad que subyace a dicho proceso. Negrón concluye diciendo que el fracaso por controlar nuestra «configuración territorial» radica en la incomprensión de la lógica socio-económica «pero también el carácter predominantemente normativo de los instrumentos utilizados». Un segundo aporte de Negrón a este libro lo constituye su conversación con el arq. Martínez Olavarría, protagonista de primera línea de aquel momento. De allí surge la evidencia de que, contrariamente a lo difundido, después de la muerte de Gómez, se gestaron «las transformaciones más importantes que nuestro país ha conocido en lo que va de siglo, que no es poco».

El ensayo de Ciro Caraballo incluye una perspectiva histórica desde los «Planes Urbanos de la Ciudad Colonial (1567-1810)» pasando por el período del Ilustre Americano, entre otros, hasta las actuaciones de Luis Roche en la

primera parte de este siglo. Muy acertadamente Caraballo señala que la Caracas anterior a Rotival «ya llevaba en su seno, mucho antes del Plan, el germen de cambio, la mutación y la modernización». Como «estribillo», el autor utiliza términos metafóricos para describir con mucha propiedad la metamorfosis caraqueña previa al «Plan Rotival».

El arquitecto Juan José Martín enjuicia rotundamente a Rotival y al urbanismo francés. Martín dice que hoy, 50 años después... la segregación urbana y la profilaxia social que sirvieron de bandera inicial, junto al problema del tránsito, y la revalorización del centro, siguen vigentes y agrega que: «A errores en la planificación urbana se suma la potenciación en las condiciones de desigualdad social». «No fracasó el negocio inmobiliario, ahí está el precio del suelo urbano que lo prueba».

Su crítica, prolijamente documentada, alcanza también a otros agentes del desarrollo urbano durante el período analizado. La denuncia está implícita en el título de su ensayo «De la ciudad como negocio a la planificación como pretexto».

El ensayo de María Fernanda Jaua destaca el hecho de que «una buena parte del trazado del plan ha sido realizado, sin embargo, en su lugar el armonioso espacio imaginado no existe...» Ella atribuye los resultados que tenemos a los «intereses

puramente especulativos» y a «las sumas de las diversas opiniones acerca de la imagen y forma urbanas que tiene cada arquitecto al hacer un edificio». El marco de referencia de dichas aseveraciones consiste principalmente en la interesante descripción del pensamiento racionalista y al mismo tiempo ecléctico de Rotival y del urbanismo como disciplina de la modernidad.

La contribución de Silvia Hernández de Lasala es pormenorizadamente ilustrativa de lo que la autora llama «violaciones sucesivas al Plan Rotival (1938 y 1939)». El trabajo es muy interesante por cuanto nos recuerda tantas proposiciones tan diversas habidas desde entonces, las cuales podrían significar una desorientación en la interpretación del hecho urbano. Sus observaciones sobre «Parque Central» y la fallida valorización de la Av. Lecuna y sobre las «Violaciones a los Parques» de El Calvario y Los Caobos demuestran la importancia del Diseño Urbano, ignorado por los proyectistas. Falta allí, sin embargo, una presentación de las características del llamado proyecto BANTRAB durante el primer gobierno de Carlos Andrés Pérez. Sus proporciones y sus consecuencias, de haberse materializado, ameritarían por sí mismas un extensísimo espacio.

Al final Lasala reflexiona, con mucha pertinencia, sobre «un futuro incierto» en el espacio de la Avenida Bolívar.

El ensayo del arq. Max Pedemonte

reconoce el aporte de Maurice Rotival y Asociados cuando, entre 1959 y 1960, elaboran una tesis para el Casco Central extendida a toda el área metropolitana; su importancia básica, dice Pedemonte, radicó en señalar la perentoria necesidad de un sistema, para Caracas, de transporte masivo. Luego, el autor relata con precisión y someramente los criterios que prevalecieron para el trazado del Metro de Caracas.

«La utopía: medio siglo de búsqueda», escrito por el Lic. Jesús Sanoja Hernández, es el ensayo que cierra este libro.

Para todos los profesionales que nos preocupamos por la identidad de la ciudad, este escrito nos hace sentir acompañados en esa preocupación. Por otra parte, pone en evidencia el hecho de que son los escritores y poetas quienes, más y mejor, hacen la historiografía de la ciudad a través de sus imágenes.

