

Esther Elena Marciano

Socióloga y Urbanista,
Universidad Central de Venezuela;
Doctora en Urbanismo, Instituto de
Urbanismo de París. Investigadora
en el Instituto de Urbanismo de
Caracas, Venezuela. Funcionaria de
la Oficina Metropolitana de
Planeamiento Urbano (OMPU),
Caracas.

CARACAS: PRODUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO PARA EL CONSUMO DEL AUTOMÓVIL

INTRODUCCIÓN

Caracas está en "crisis". Se habla de la "crisis" de la ciudad cuando la congestión del tráfico deja sin salida a las autopistas y avenidas y las clases medias quedan atrapadas en sus automóviles en los desplazamientos cotidianos al trabajo o, simplemente, en sus viajes de recreación de fin de semana.

Se habla también de "crisis" cuando estalla La Guairita, o se obstruye La Mariposa por falta de mantenimiento y más del 60% de la población se queda sin agua. Cuando el alto costo de la construcción y de la tierra impide a los sectores medios el acceso al mercado urbano de la vivienda.

Durante más de 20 años, cerca del 20% de la población de Caracas ha vivido en viviendas insalubres, sin infraestructura de servicios ni transporte y no se ha hablado mucho del asunto. Se habla menos hoy, cuando esta cifra ha sobrepasado el 40% de la población de la ciudad, o llegan las lluvias, provocando el derrumbe de las viviendas y la muerte de las familias. Hecho sistemático que se repite consecutivamente año tras año.

La crisis es detectada. Evidencia que es hoy en día objeto de controversias públicas que culminan en la búsqueda de una salida: la mudanza de la capital, panacea concreta y determinada por "los males" de la ciudad.

La problemática debe llamarnos a reflexión. ¿Por qué la crisis? La producción de la estructura urbana de Caracas: autopistas por un lado y ranchos por el otro, es la lógica de una política urbana donde el Estado invierte los ingresos provenientes del petróleo en "obras", que a la vez dan una imagen política del Gobierno —que lo simbolizan como "el Gobierno que hace más obras"—, satisface las necesidades de clase alta, beneficia a los sectores ligados a la industria de la construcción y profundiza las contradicciones de clase.

Los ingresos petroleros permitieron al Estado desarrollar una política urbana caracterizada por el desarrollo de una infraestructura vial rápida al Este y el Suroeste que consumió durante más de 20 años entre 20% y 30% del presupuesto nacional invertido en construcción de obras, incluyendo viviendas, agua y cloacas y que permitió la organización del espacio urbano alrededor del uso del automóvil.

Una red de autopistas de diseño intraurbano construida en el interior mismo del área urbana valorizó la tierra, fomentó el desarrollo de urbanizaciones hacia el Este y la periferia urbana produciendo la división de la ciudad en dos áreas segregadas: un espacio moderno que crece con permisos otorgados según las normas de zonificación y un espacio que crece por invasión de terrenos, al margen de toda permisología o norma establecida. Un área servida por una infraestructura de transporte

moderno y rápido en contraposición, los barrios pobres, los barrios de invasión, con escaleras como vías de acceso. A las autopistas de dos pisos que sirven de comunicación a los poseedores de automóviles, se opone una accesibilidad a base de escaleras de más de 80 escalones para los desposeídos.

Podríamos pensar en una ciudad y dos espacios en contradicción permanente o de un espacio urbano producido por la lucha permanente de dos clases antagónicas expresada visualmente en el área de la ciudad.

Las características de estas dos formas que adquirió el espacio urbano de Caracas después del petróleo, muestran una oposición no sólo en cuanto al tipo de crecimiento urbano que en ella se da, es decir, urbanización contra barrios de invasión, sino además en el tipo de vivienda: quinta y rancho; en el espacio consumido por persona en el interior de la vivienda; en los modos de transporte: automóvil *jeep*/bus y en la forma que toma la dotación de los servicios públicos. Todo este esquema envuelto en una desigual distribución de los enormes ingresos petroleros.

Caracas ha crecido como expresión de las contradicciones del modo de producción capitalista, su sistema urbano es su máxima representación. Petróleo, Estado y Política Urbana, son la trilogía necesaria para la producción de la estructura urbana de Caracas. Esta estructura, refleja las contradicciones de un modelo de urbanización y de transporte que satisface las necesidades de clase alta y que contradicen las de las clases dominadas. La crisis de la vivienda, de los servicios y del transporte son algunas de las expresiones más visibles.

La crisis del transporte es sólo un indicador de la crisis total del sistema urbano. La red vial aparece cada vez más congestionada a pesar del "día de parada", el sistema rápido se ha hecho lento, los congestionamientos son más numerosos y a cualquier hora del día, el tiempo de recorrido hacia los sitios de trabajo o de recreación se hace cada vez más largo. Ahora no son solamente los trabajadores de bajos recursos quienes pagan con fatiga y tiempo el precio de vivir en la ciudad; el "mal" empieza a afectar también a las clases medias y a los intelectuales. Estos "males" de la ciudad dan tanto que hablar, parafraseando a Engels, "porque no afectan exclusivamente a la clase obrera sino también a la pequeña burguesía".¹

La vida en la ciudad es la representación de dos espacios en conflicto permanente reflejando las contradicciones urbanas. ¿De qué manera las clases sociales han ocupado el espacio? ¿Cuál fue la intervención del Estado en el proceso de ocupación? Pretendemos encontrar respuestas a estas interrogantes, tratando de mostrar cómo el Estado, a través de su política de construcción de autopistas en el interior de la ciudad ha practicado una intervención permanente en el sistema urbano; que esta política en la práctica es la adaptación sistemática del espacio al uso cotidiano del automóvil. Nuestra hipótesis sostiene que el Estado interviene en el espacio urbano, lo organiza para el consumo de un sector de la población a través de la construcción de un sistema vial que sirve como eje estructurante del consumo urbano. Su política urbana sirve a la

1/ Engels F., *El problema de la Vivienda*, E. Gili, p. 15.

organización del consumo.

1/ El espacio producido en 40 Años.

Caracas tenía en 1971 una población de 2,2 millones de habitantes concentrados en un valle estrecho de 27 Km de largo por 13 de ancho. Representando el 21% de la población del país y creciendo a una tasa anual de 3,5%. Su población en 1980 se estima en 3,3 millones de habitantes. Podríamos describir largamente su característica de ciudad macrocefálica, semejante a otras ciudades de la América Latina. Pero su característica principal es, sin duda, el papel que en ella tiene el automóvil.

Ya en 1966, Caracas, que tenía un número de habitantes 1,5 veces inferior a Teherán y a Bogotá, poseía dos veces más automóviles que esas ciudades, es decir, 152.000 contra 86.000 en Teherán y 52.000 en Bogotá.²

La importancia del desplazamiento motorizado privado entre los modos de transporte diferencia también a estas ciudades; en Caracas el 49% de los habitantes utiliza el carro particular y el 35% el autobús; en Teherán, ciudad también petrolera, el 57% utiliza el primer modo y 42% el segundo; las proporciones de Bogotá son del orden del 17% y el 71%, respectivamente, es decir, más cerca de México (19% y 65%) que de Caracas,³ situándose esta última más próxima a Teherán que a las ciudades latinoamericanas.

En 1971, el 34% de todos los carros particulares del país estaban concentrados en este valle angosto de Caracas. Entonces se contaba con 200.000 vehículos particulares, 15.000 taxis, 2.571 autobuses y 15.800 camiones.⁴ El crecimiento del número de automóviles se ha agudizado; en 1979 se registraron 700.000 vehículos circulando en la ciudad y se estima que esta cifra alcance a un millón de vehículos a fines de 1980. Con esta cifra, Caracas poseerá la mitad de los automóviles con que cuenta Ciudad México.

Hoy 1.400.000 personas en Caracas viajan como conductores o pasajeros de auto particular y un millón viajan en carros por puesto, camionetas, autobuses o *jeep*. Los habitantes respiran en las principales avenidas, para la fecha, entre 15 y 20 mg/m³ de concentrado de plomo⁵ proveniente de los automóviles. El nivel tolerable de contaminación de cualquier medio ambiente es de 9 partes por millón. Caracas ha alcanzado hoy 14 partes por millón,⁶ siendo el automóvil uno de los principales contaminantes. En contraposición, el espacio verde recreacional ocupaba 1,5 m² por habitante.⁷ Por otra parte, la red de autopistas de 92 Km es, según los expertos, "la red más densa del mundo para una ciudad de la misma talla y densidad de población".⁸

Esta invasión del automóvil, esta preñez de la ciudad por las autopistas, deben ponerse en relación con los desequilibrios entre la ciudad y el resto del país, la desigual distribución de las inversiones públicas en infraestructuras y por la desigual distribución del ingreso.

La lógica de esta política puede analizarse a través de las inversiones masivas, en la construcción del sistema de autopistas en ejecución

2/ AMV Alan M. Voorhes Assoc., *Estudio de transporte público superficial del área de Caracas*, Suplemento Técnico, 2 p. 25 Tabl., Caracas 8-1 Publ. MOP., Of. Ministerial de Transporte, 1976.

3/ *Ibid.*, Tomo I p. 57, cifras para Caracas solamente. Para el resto de países véase Banco Mundial, *Transports Urbains*, Anexo, París, p. 76.

4/ AMV Alan M. Voorhes, Assoc. *Cargas impositivas a los usuarios de la vialidad del AMC*. Vol. I, p. 4, Edif. MOP, Of. Ministerial de Transporte, Caracas, 1973.

5/ Encuesta de la Asociación Venezolana de Ciencias Naturales. Citado por Alan M. Voorhes en *Cargas Impositivas...* p. 358.

6/ Fernando Azuaje, Director del Centro de Información y Asesoramiento Tecnológico de la Universidad Central de Venezuela, *El Nacional*, 23-2-80.

7/ Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano, *Plan General Urbano*, 1990, Caracas.

8/ AMV., *Cargas Impositivas...* Vol I, p. 3.

después de cuarenta años, relacionándola con los diferentes períodos de su construcción y con el sistema administrativo que está a su cargo.

1.1/ Concentración de la inversión pública en Caracas. La ruptura del sistema agrícola, provoca una primera migración interna hacia los centros de exploración del petróleo. La ausencia de una planificación del desarrollo del país a escala nacional, que aumenta las desigualdades en la distribución de la tierra y de los recursos y la estabilización demográfica en los centros productores de petróleo invierte la corriente migratoria. El flujo migratorio se orienta de preferencia hacia los centros urbanos y provoca la oposición entre dos tipos de espacio: uno que toma la forma de una región urbana macrocefálica, teniendo como centro, la capital y otro, pobre y abandonado por el Estado, representado por el resto del país. Esta bipolaridad se ha agravado por la política sistemática del Estado en colocar cerca de una cuarta parte de la inversión total en el centro del país, especialmente en Caracas.

Las más importantes consecuencias de estas relaciones se expresan en: concentración de la población en Caracas: 21% del total nacional; concentración del empleo: 31% del total del país⁹ y de ingresos; crecimiento de la vivienda marginal (rancho): 43% de la población total de la ciudad.¹⁰

La importancia del presupuesto nacional, la forma de administración de los recursos públicos, permiten al Estado la concentración de las inversiones en Caracas, capital, centro político y administrativo del país y centro de decisiones económicas públicas y privadas, nacionales y extranjeras. Complejidad que hace de la ciudad un centro denso de actividades urbanas.

Todos los canales conducen a una inversión masiva sobre la ciudad. Uno de ellos, por ejemplo, el Situado Constitucional,¹¹ asigna al Distrito Federal, asiento de Caracas, la parte más importante del presupuesto por región del país (13%). En la práctica la capital consume algo más de esta cifra, ya que recibe, además, la parte correspondiente al situado constitucional del Distrito Sucre. A este Distrito, se le asignan alrededor de las dos terceras partes del presupuesto estatal (equivale al 6,9% del Situado Constitucional del Estado Miranda).

En 1976, el montante del Situado Constitucional era de 5.353 millones de bolívares¹² distribuidos entre los 20 estados y los 2 territorios. Al Distrito Federal se le asignaron 720 millones y al Estado Miranda 369 millones. Alrededor de 1.000 millones de bolívares estaban distribuidos por este concepto, en la capital (19,9%), proporción que se ha mantenido estos últimos años. Sin embargo, esta no es la inversión más importante que recibe la ciudad. Son los organismos públicos nacionales los que invierten más intensamente en el espacio urbano de Caracas. Los organismos públicos con sus programas de inversiones en construcción invierten fuertes sumas de dinero en la ciudad, que se convierten en motor generador de otras inversiones localizadas en el área.

En consecuencia, Caracas ha consumido más del 20% de la inversión pública del país. De la inversión total pública, es la correspondiente a

9/ Universidad Central de Venezuela, *Algunas hipótesis sobre las características del Desarrollo de Caracas*, P. 20, Cuadro N° 10, Caracas, 1976.

10/ Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano (OMPU), *Revisión del P.G. Urbano 1980/1990*, Caracas, 1976.

11/ Es la parte del presupuesto nacional que no puede exceder del 15% del presupuesto y no puede tampoco ser administrado libremente por el Gobierno Estatal. Véase Ricardo Cambelly, *El sistema político venezolano*, p. 63.

12/ *El Universal*, Caracas 19-8-75. La región zuliana aracas con 524 millones de bolívares. El presupuesto nacional era de 44.571 millones de bolívares.

vialidad la que ha consumido la mayor inversión.

1.1.1/ La inversión en vías urbanas. El Ministerio de Obras Públicas durante trece años (1960-73) consagró a la ciudad 19,8% del total de inversiones de todo el país. Incluyendo construcciones de viviendas (Banco Obrero), agua y cloacas (INOS). Hasta hace algunos años el Ministerio de Obras Públicas, agrupaba los servicios de transporte, alcantarillado, agua y cloacas (INOS) y vivienda (Banco Obrero) y el Centro Simón Bolívar. Las inversiones del desaparecido Ministerio de Obras Públicas en Caracas han variado entre 11% (251 millones de bolívares) en 1972 y 28,4% (533 millones de bolívares) en 1967,¹³ dependiendo estas variaciones de la naturaleza de obras construidas en Caracas.

13/ OMPU, *Estrategia para Caracas, 1974-79.*

CUADRO N° 1
INVERSIONES PÚBLICAS
EN SERVICIOS E
INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE
(1960 / 1973)

Sector	%	
	Venezuela	Caracas
Vías	49,9	42,1
Edificios	11,8	17,1
—escolares	4,3	4,5
—hospitales	3,2	4,9
—otros	4,3	7,7
Hidráulicos	10,0	1,3
INOS	9,6	13,0
Banco Obrero	18,7	26,5
Total:	100,0	100,0
En millones de Bs.	23.181	4.586

FUENTE: OMPU, *Estrategia para Caracas 1974-79*, 1974, p. 17

La distribución de las inversiones por servicio y vivienda en este lapso fue la siguiente:

El Plan Vial 1976-80 estima una inversión de 3.000 millones de bolívares en Caracas para la vía urbana, contra 6.000 millones en el país. Sin incluir la inversión en el Metro. Si se incluye esta última, la ciudad consume el 61% de la inversión total del país en vialidad (8.500 millones). El efecto del Metro sobre la estructura urbana producirá otras relaciones que no es el caso analizar aquí.

A la luz de las cifras, el Estado interviene en la producción de la ciudad: él actúa como "urbanizador", es decir, como el agente social que acondiciona el terreno, instalando la infraestructura de transporte y de servicios necesarios para la construcción de las viviendas.¹⁴

Las cifras provenientes de otras investigaciones nos hacen suponer que las inversiones consagradas a las vías es mayor que la mostrada en el cuadro precedente.

Un análisis hecho en 1974 por Édgar Osuna, siendo Jefe de Transporte de la OMPU, concluyó que de 2.272 millones de bolívares invertidos por el Ministerio de Obras Públicas entre 1959 y 1972 en las vías urbanas nacionales, 64% fueron invertidos solamente en la ciudad de Caracas. Cifra que "no parece justificarse ni desde el punto de vista de la concentración de la población ni desde el punto de vista del número de automóviles".¹⁵

En una investigación realizada por la autora de este trabajo, en 1972, acerca de las inversiones del sector público en Caracas, se contabilizó que el conjunto de organismos locales: Ministerio de Obras Públicas, Gobernación del Distrito Federal y Gobernación del Estado Miranda, había invertido en la vía urbana de Caracas, 2.678 millones entre 1958 y 1971: el Ministerio de Obras Públicas solamente, había invertido 1.192 millones.¹⁶

Esta inversión del Estado, esta intervención permanente en el medio urbano, dirigida a la construcción de la red vial rápida y moderna, fomentó el desarrollo de urbanizaciones en las afueras, cuya vida se organizó alrededor del automóvil. La posibilidad de desplazarse por la salida de la autopista, permite la existencia del supermercado para las compras en automóvil, la existencia del autocine como medio de recreación, las escuelas privadas localizadas en sitios diversos de la ciudad no cercanos a la residencia. Son factores que fomentan el uso permanente del automóvil.

La Avenida Bolívar primero, la Autopista del Este después, La Tamanaco, etc., fueron arterias forjadoras de este tipo de organización. Los mercaderes del suelo urbano hicieron luego lo demás.

1.1.2/ Las inversiones en las áreas de ranchos.¹⁷

A la concentración de la inversión pública en Caracas para la producción de un modelo de urbanización y de transporte, se ha opuesto como efecto reproductivo y sistemático, el crecimiento progresivo de los barrios de invasión que hoy en día concentra un millón de personas.

14/ Véase Teolinda Bolívar y Alberto Lovera, *Notas sobre la industria de la construcción en Venezuela*, mimeografiado, Los Teques, 1978.

15/ Edgar Osuna, PhD en Transporte. Correspondencia a la Dirección de OMPU y *Cuadro de inversiones de la vialidad urbana*, Caracas, 1974. El autor añade que se exceptúan los años 1962 y 1965 porque las cifras no aparecen en las estadísticas oficiales. OMPU, Archivo de la Dirección.

16/ Para una información en detalle véase Esther Elena Marcano, *Inversión del Sector Público en las áreas de ranchos de Caracas*, Caracas, 1972. Inst. de Urbanismo - U.C.V.

17/ Se denominaron zonas de ranchos las áreas invadidas para la construcción de vivienda marginal. La forma de invasión, así como la organización interna de los barrios, en el caso de Caracas, son decididos por los ocupantes durante el proceso de invasión.

A la desigual distribución de la inversión pública entre Caracas y el resto del país, corresponde la desigual distribución entre sectores de clase de la ciudad. A nivel urbano se reproduce el esquema de distribución de los ingresos creando áreas urbanas atendidas y áreas segregadas.

En la distribución espacial de los servicios de infraestructura de transporte y de servicios (agua, cloacas y alcantarillado), las inversiones del Estado responden a la distribución espacial de grupos de ingresos medio y alto en una relación en espiral: el Estado construye la infraestructura, la población se instala, se densifica la ocupación, la población demanda más infraestructura, el Estado invierte nuevamente en ampliaciones de sistema y se repite el círculo vicioso.

No es esto lo que ocurre precisamente en los sectores de bajos ingresos. Si bien en las zonas de barrios, habita el 43% de la población de la ciudad, el Estado sólo ha invertido en ellas el 1% de sus recursos en la accesibilidad (escaleras y vías locales) y 8% en agua y cloacas.¹⁸

Las zonas Oeste, Suroeste y Este (Petare), donde la concentración de barrios es bastante densa (entre 300 y 424 hab/ha), son áreas desprovistas en su mayor parte de servicios o donde la dotación de agua por ejemplo, se suministra de manera discontinua a través de camiones cisternas.

La forma en que se asignan los recursos en la dotación de servicios, nos permite afirmar que el Estado invierte solamente en las urbanizaciones de altos y medianos ingresos.

El monto invertido en las áreas pobres es tan bajo que, comparativamente, luce insignificante.

Si establecemos la relación con las zonas de viviendas de interés social construidas por el Estado, la situación no es tampoco muy favorecedora. Con respecto a la vialidad, sobre un total de 92 Km de vía urbana construida en la ciudad hasta 1977, sólo 9,5 Km de la autopista La Araña-Caricuao sirven a un sector del Oeste: la Urbanización Caricuao, donde viven 300.000 personas. El resto sirve a las familias de mediano y altos ingresos que viven en las urbanizaciones del Este y al Sureste de la ciudad.

La inversión municipal se comporta de la misma manera que la pública, la Municipalidad de Caracas invierte también más en el resto de la ciudad que en las zonas de ranchos. Las inversiones de la Municipalidad de Caracas representan apenas el 14% de las inversiones públicas totales en la ciudad, lo que se invierte en los ranchos es casi nulo incluyendo las inversiones por concepto de inundaciones y de ciertas "ayudas sociales".

Proporcionalmente, la Municipalidad del Distrito Sucre invierte más en las zonas de ranchos que en el total de la ciudad, sin embargo, la cantidad invertida es poco significativa en relación con las inversiones totales del sector público en la ciudad. Ella representa el 0,5% del total de inversiones públicas en Caracas.

En conclusión, en lo que concierne a las inversiones en infraestructura de transporte, el Estado invierte sistemáticamente grandes cantidades de

18/ Véase Esther Elena Marcano, ob. cit., Cuadros Nos. 21 y 26.

dinero, en un solo sector de la ciudad, el de mayores ingresos. De todas maneras la parte de la inversión que se destina a vialidad y servicios de infraestructura en las zonas de ranchos, además de no responder a la concentración de población, el servicio es suministrado de manera "asistencialista" y siempre con carácter provisional aunque los barrios se hayan mantenido en el lugar por más de 25 años.

1.2/ La inversión privada en Caracas.

La concentración de la inversión pública estimula la inversión privada. Las cifras del Banco Central de Venezuela¹⁹ muestran que durante los años 1970-73, el sector privado invirtió entre el 25% y el 29% de la inversión fija nacional privada en Caracas. Esta inversión se comporta de una manera preferencial dentro del sector de la construcción.

En 1970, por ejemplo, el sector privado había consagrado el 26% de sus inversiones a Caracas: 409 millones en la construcción, 322 en la industria, 172 en el comercio, restaurantes y hoteles y 53 en la producción de electricidad y agua; 1.228 millones fueron invertidos en actividades diversas.

La coyuntura de la actividad económica de 1974-75 marca sensiblemente el crecimiento de las inversiones en la construcción en Caracas, que se triplicó en tres años. El sector privado invirtió en la capital en 1975, el 29% de la inversión fija privada nacional.²⁰ El monto invertido por la construcción fue de 1.246 millones de bolívares. El crecimiento de inversiones entre 1970 y 1973 del resto de actividad en relación con la construcción es menos marcada.

Este aumento en las inversiones para la construcción refuerza la hipótesis de que la mayor parte del capital de la burguesía asociada debe su origen a las actividades ligadas a la industria de la construcción, a la especulación con los terrenos, a la venta de materiales de construcción.²¹

En las estadísticas nacionales se puede constatar que la producción nacional de cemento se ha duplicado entre 1960 y 1975, pasando de 35,8 millones de sacos de 42,5 Kg a 83,3 millones de sacos de 42,5 Kg.²²

El consumo de cemento pasa en Caracas de 8,6 millones de sacos de 42,5 Kg en 1960 a 16,9 millones de sacos en 1970 y 19,6 millones de sacos en 1975. El Estado Miranda consumió 1,2 millones de sacos en 1960, 2,7 millones en 1970 y 5,3 en 1975. El fuerte consumo de 1975 en el Estado es signo del crecimiento de la construcción dentro del Distrito Sucre.

La infraestructura del transporte rápido de Caracas, cargada de estructuras elevadas, de puentes, pilares, cajones, túneles, distribuidores, etc., se presenta como un gran consumidor de cemento. La cantidad consumida por una autopista es difícil de comprobar, ella no es contabilizable, pero la persistencia de estructuras elevadas tales como los 14 distribuidores de la Cota Mil, el segundo piso de la Autopista del Este, el Distribuidor La Araña, El Ciempés, o El Pulpo suponen un consumo elevado.

El consumo de cemento depende del volumen de la construcción. En la

19/ Banco Central de Venezuela. Tabulaciones Especiales. Cit. por OMPU, *La Estrategia...*, p. 17.

20/ 37,6 millones de bolívares en Caracas, sobre 12.626 para el total del país.

21/ Véase Domingo A. Rangel, *La oligarquía del dinero*, Caracas, Fuentes, 1972.

22/ Productores de Cemento. Cit. por Modesto Freites y Antonio José Hernández, *Estimación del Consumo de cemento en el Área Metropolitana de Caracas y la Región de Guayana entre 197680*, Caracas, 1976. Cuadro 11-3, pp. 18-19.

construcción del sector Baralt de la Cota Mil, por ejemplo, el *slogan* fue que el Cajón N° 4 era el más grande consumidor de cemento en estructuras similares en América Latina. El Cajón consumió 80 ton de cemento.²³ En el sector Baralt de la Cota Mil, se construyeron 8 cajones. La variable topográfica no es el único factor que incide en los diseños de estructura vial; otros mecanismos insertos en el juego urbano juegan papel importante.

Las estimaciones del Ministerio de Obras Públicas para 1970-80, fijan el consumo de cemento en Caracas entre 22 y 28 millones de sacos de 42,5 Kg. El Metro consumirá entre 740 y 1,1 millones de sacos.²⁴

La industria de la construcción en Venezuela nace gracias a la existencia de un Estado "urbanizador" y a la presencia, dentro del poder, de representantes directos del grupo económico que controla o que están ligados a la industria de la construcción. En consecuencia, la inversión pública orientada hacia la construcción de una infraestructura vial de la magnitud y complejidad de la de Caracas, motoriza todas las ramas ligadas a la Industria de la Construcción e intensifica la actividad del suelo urbano.

En resumen, el sector privado triplica, en términos generales, sus beneficios. Primero, el Estado, que no es propietario de la tierra, compra los terrenos para la construcción de la vía. Segundo, le da al sector privado los contratos para la construcción de la vía y, tercero, construye el sistema para dar mayor servicio vial a las urbanizaciones, conectándolas a la red urbana. Por otra parte, la proximidad a una autopista, la facilidad de acceso por un distribuidor o la posibilidad misma de una vía futura, son factores que valorizan los terrenos de las urbanizaciones antes y después de su construcción y que son utilizados como mecanismos en el proceso especulativo de la tierra.

En consecuencia, el Estado organiza el espacio, compra terrenos, los hace viables para la construcción en la medida en que los dota de servicios de agua, cloacas, electricidad, etc., sin exigir su cuota de beneficio. Construye toda la infraestructura necesaria para la incorporación de las urbanizaciones al resto de la ciudad. Con lo cual da grandes facilidades al sector privado para el desarrollo del sistema especulativo de la tierra sin fijarle controles reales en el desarrollo y venta.

2/ LA ORGANIZACIÓN DE LA VIDA COTIDIANA Y LA DIVISIÓN SOCIAL DEL ESPACIO

El sistema vial de Caracas, concebido como sistema de intercambio, debe permitir la movilización entre zonas de empleo, de actividades y de residencia. Desde este punto de vista, el sistema de transporte no hace otra cosa que permitir el funcionamiento del mercado del trabajo y del consumo, en consecuencia sigue a la organización del espacio.

Por el contrario, si la construcción de una red o de un sistema vial precede a la urbanización, ella puede modificar la organización del conjunto del espacio urbano y en consecuencia el funcionamiento del mercado del trabajo. Desde esta perspectiva, una política de transporte

23/ Oficina MOP, Autopista Cota Mil - San Bernardino, 1977.

24/ Modesto Freites y Antonio José Fernández. ob. cit., p. 20.

es una componente esencial de una política de urbanismo.²⁵

No podemos afirmar que en Caracas existe una política de transporte vista como el conjunto de decisiones pertinentes a la producción y organización del servicio público. Ha existido una política de obras públicas centralizada en la producción de una red de autopistas de diseño intraurbano dentro de un área urbana con características, además, de valle estrecho y accidentado.

Por ello, una acción pública intensa y unilateral provoca en la ciudad efectos impredecibles y en un periodo muy corto.

La construcción, alrededor de 1940, de la Avenida Bolívar en Caracas, constituyó el eje inicial en la modificación de la organización espacial tradicional del medio urbano y en la división social del espacio en áreas segregadas y pobres al Oeste y áreas modernas al Este y Sureste.

Posteriormente, la construcción de la Autopista del Este y del resto de autopistas que completaron la red vial Oeste-Este, afirmaron la dirección de la urbanización de la ciudad hacia el Este y el Sureste.

Es innegable que estos sectores de la ciudad, que tenían un uso agrícola, al ser incorporados al centro por una vía rápida, se convierten en zonas atrayentes para la localización de áreas residenciales para un sector de la población. La organización de la vida cotidiana de las familias caraqueñas localizadas en estas áreas se sitúa luego alrededor del uso intensivo del automóvil. Vivienda alejada del Centro, de los sitios de trabajo, vía rápida para trasladarse, posibilidades adquisitivas del vehículo gracias a los salarios provenientes del ingreso petrolero y a la organización del sistema de crédito, son factores que, interrelacionados, inciden estrechamente en la aspiración permanente de obtener un auto propio.

Alrededor de la vivienda se organizan, además, los servicios complementarios de abastecimientos, cuyo modelo, el automercado, son espacios de amplio estacionamiento, para la clientela poseyente de automóviles. Modelos concebidos para un servicio intraurbano, son también ubicados dentro del área urbana haciendo más complicado el funcionamiento del sistema urbano. Las escuelas dispersas en las distintas urbanizaciones de la ciudad o el prestigio de ciertos institutos educacionales determinan una movilización permanente y causa de los desplazamientos cotidianos residencia-escuela que alcanzan a la cifra del 14,6% del total de desplazamientos diarios. La localización del empleo sobre los ejes centrales de las autopistas provocan la motorización permanente.

La organización del espacio en la urbanización se desarrolla alrededor del uso del automóvil. La vivienda se concibe con un estacionamiento para el (o los) carro(s) como parte integrante de la vivienda familiar. La organización del área residencial: con escuelas lejanas o sin ellas, centros comerciales relativamente alejados de la residencia, edificados con amplios estacionamientos para los usuarios motorizados, obliga a organizar la vida diaria alrededor del carro. Finalmente, la mala organización de los transportes públicos y el poder adquisitivo de los

25/ Jean Loskjine, *La renovation urbaine à Paris*.

caraqueños lleva a la necesidad de poseer un automóvil para poder vivir en la ciudad.

El trazado de la red de autopistas ha transformado la estructura urbana, creando zonas residenciales divididas según los ingresos, el tipo de habitación y la densidad de población.

2.1/ La división social del espacio Los niveles de ingresos reflejan en Caracas una división social del espacio que se expresa de dos maneras en la estructura urbana: la primera, en la forma como se reparten los grupos sociales en las zonas residenciales y, la segunda, directamente ligada a la primera por la superficie ocupada por cada grupo social.

La distribución de los ingresos estudiada por el Ministerio del Transporte para 1966²⁶ demuestra que el promedio de los ingresos en el Área Metropolitana de Caracas era en este periodo, de 1.418 Bs/mes. Las familias con un ingreso mayor que el promedio de la ciudad, viven todas al Este y al Sureste. Por ejemplo, las urbanizaciones situadas al Este de la Ciudad, como San Bernardino, La Florida, marcaban ingresos promedios de 1.983 Bs/mes, Chacao-El Marqués con 2.436 Bs/mes; al Sureste, como Las Mercedes-Baruta: 2.676 Bs/mes y Chuao-El Hatillo: 2.716 Bs/mes. Mientras se avanza hacia el Sureste, más aumentan los ingresos.

Al contrario, las áreas con ingresos más bajos que el promedio de la ciudad, están ubicados especialmente en el Oeste y al Suroeste, o en la periferia Este (Petare). En Petare, la superficie ocupada por los ranchos es del 90% y el promedio de los ingresos es de 860 Bs/mes. En el sector Antimano-Caricuao, donde el 70% de la superficie es ocupada por los ranchos, el ingreso promedio es de 971 Bs/mes y Catia, con el 46% de su superficie ocupada por ranchos, tiene un promedio de ingresos de 1.077 Bs/mes. Se hace necesario destacar que es precisamente en estos sectores de bajos ingresos donde el índice familiar es de 6,3 personas por familia, de donde los ingresos *per capita* se reducen considerablemente.

La distribución de ingresos, a pesar de que los ingresos petroleros habían alcanzado al 68% del presupuesto nacional en 1971*, no mejoró, la división del espacio se ha vuelto más segregadora y las diferencias entre las familias, según sus ingresos, sus condiciones de vivienda y su lugar de residencia, se han agudizado.

La encuesta MERCAVI 70 da las cifras siguientes: el 39% de las familias de la ciudad gana menos de 1.000 Bs/mes, el 30,8% gana entre 1.000 y 2.000 Bs/mes. En consecuencia, el 70,5% de las familias tiene un ingreso inferior a 2.000 Bs./mes. Al contrario, el 16,5% gana más de 3.000 Bs/mes, en los cuales el 5,7% gana más de 5.000 Bs/mes.

Las desigualdades de los ingresos se corresponden con la ocupación física del espacio de vivienda. Las tasas por tipo de vivienda situaban las densidades netas de la ciudad en 1966, entre 306 hab/ha en los barrios y 183 hab/ha en las áreas residenciales.²⁷

Afinando más el dato, sobre la realidad concreta de la vivienda "rancho" y de la vivienda "quinta", las tasas expresan distancias importantes. El

*/ M. García A., *La economía venezolana en 1975*, Caracas, Edic. Tecno, 1976. pp. 24-25.

26/ OMT, Encuesta 1966.

27/ OMPU, *Caracas 1990*, p. 105.

espacio ocupado por un rancho varía entre 20,4 m² y 66,5 m², área que es ocupada en gran parte de los casos, por más de una familia.²⁸ La proporción de m²/persona, es muy reducida.

Tomemos dos ejemplos: sabemos** que el promedio de personas por familia en los ranchos es de 6,3, la tasa de ocupación de un rancho de 20,4 m² será de 3 m²/persona, y si el rancho tiene una superficie de 66,1 m² (ocupado por dos familias) la tasa será de 5 m²/persona.

Esta relación confirma las cifras del Censo de Barrios de 1959 según las cuales hay equivalencia entre el espacio ocupado por una persona en su rancho y el lugar ocupado por un muerto en el cementerio.²⁹

Al otro lado de la ciudad, las quintas del Este y del Sureste disponen de 600 a 3.000 m² por vivienda. Las parcelas de La Lagunita Country Club, por ejemplo, tienen superficies superiores a 3.000 m²/parcela. El promedio de personas por familia es de 5. La tasa de ocupación del suelo varía entre 120 m²/persona, en urbanizaciones tales como Chuao y 1.000 m² en La Lagunita. Es necesario tomar en cuenta que se trata de quintas, es decir, viviendas con jardines y garajes para los carros y que hablamos de espacio total ocupado (bruto) y no solamente de espacio construido (neto).

Si hablamos de espacios netos, las relaciones serían falsas porque en el caso de los ranchos, el espacio ocupado es el espacio construido, de modo que el área bruta y el área neta son las mismas.

En cada espacio, por separado, se encuentra una coherencia entre la imagen de la ciudad, los modos de desplazamiento y la infraestructura de transporte. Pero hay conflicto permanente de cada espacio en relación con el espacio total de la ciudad vista como un todo.

Los habitantes de los "ranchos" tienen su propia imagen de la ciudad: la miseria, las dificultades económicas, su casa estrecha, la penuria de agua, de cloacas, de escuelas, de hospitales, de vías, de transporte: la amenaza permanente de la lluvia y del derrumbe de su casa, bien a causa de las lluvias, o bien por el *bulldozer*. La otra ciudad, la de la vida fácil, de las casas y apartamentos confortables, del agua abundante para lavar carros y regar jardines, aun en momentos de crisis, del tráfico, de los grandes autos y de las autopistas formidables, están bien lejos de aquel modo de vida.

A tal modo contradictorio de vida corresponde lógicamente una distribución desigual de los servicios de infraestructura. La "crisis" reciente del agua en Caracas está llena de datos comprobatorios de la forma como se suministra el servicio según la clase social a la cual se pertenece. Todos los responsables del suministro de agua coinciden en decir que "las necesidades" de una familia marginal se satisfacen con 100 litros/seg., "que es más que suficiente", mientras que el resto de las familias pueden satisfacer sus "necesidades" con 400 litros/seg. En estas necesidades no se toma en cuenta por supuesto el índice familiar, sino la condición de clase.

Durante las crisis del agua en la ciudad es bastante frecuente ver cómo las zonas de ranchos no tienen agua durante una semana, al contrario,

**/ Encuesta realizada en diversos sitios de la ciudad, por la División de Areas Marginales de la OMPU.

28/ Investigación hecha por la autora en los barrios de Caracas, 1971. Ver Esther Elena Marcano, ob. cit., p. 30.

29/ OMPU, *Censo socioeconómico de los barrios 1959*, Vol. II p. 56.

las zonas de quintas no la tienen solamente unas horas por día. Es decir, en la distribución de agua como en el servicio de transporte, el ingreso de la familia produce diferencias en el suministro.

Concluyendo, cuando hablamos de una ciudad y de dos espacios urbanos, queremos hablar de la existencia de dos formas de urbanización: contradictorias, paralelas y de medios de transporte también contradictorios.

Dos formas de vida contradictorias, opuestas, sobre un mismo espacio de apenas 27 kilómetros por 13. ¿Estallará el espacio para que sean resueltos los conflictos de clase?

2.2/ Segregación urbana y rentabilidad del suelo.

La evidencia de dos espacios contradictorios en la ciudad, es también la evidencia de que la división social del espacio ha estado marcada por las intervenciones permanentes del Estado para regular sus contradicciones. Mientras interviene el Estado en el espacio, más se reproducen aquéllas. Podemos hablar de dos tipos de intervenciones contradictorias del estado en la ciudad: por una parte la política de planificación en el Este, que permite regular el espacio para la ocupación y, simultáneamente, una política de *laissezfaire* que permite la invasión de terrenos vacíos no rentables para el uso urbano y por los sectores pobres.

Antes de 1958, la política del Estado frente a la invasión de zonas para la construcción de ranchos consistió en una no permisión represiva del hecho y en una total eliminación de los ranchos ya existentes. A tal fin, construyó viviendas en las cuales el aparato represivo del Estado obligaba a la población a vivir. Fue la época de "la guerra oficial contra el rancho". Las urbanizaciones 23 de Enero, Ciudad Tablitas, Urdaneta y Diego de Lozada fueron consecuencia de esa política.

El aparato represivo de la dictadura llegó a eliminar el 36% de los ranchos existentes en Caracas.³⁰ Durante diez años, el problema intentó "resolverse" mediante una abierta política represiva. La caída de la dictadura en 1958 permite la visión del problema en su magnitud. Los nuevos apartamentos (por ejemplo 23 de Enero) desocupados para esa época, fueron invadidos por sectores populares, las colinas acondicionadas para la nueva construcción de viviendas del Banco Obrero fueron también invadidas para la construcción de ranchos. Así nacieron los barrios La Silsa y Morán, por ejemplo. También lo son las zonas verdes, las escuelas de las urbanizaciones de viviendas construidas por el Banco Obrero al final de la dictadura. Finalmente, las colinas de Caracas son ocupadas violentamente durante el primer año del Gobierno Provisional. Es la época de las grandes invasiones en la ciudad, llegándose a ocupar un total de 1.067 hectáreas con 46.658 ranchos.

La población de los barrios demandaba empleos (64%), servicios (27%) y viviendas (11%). El Estado provisional organiza el Plan de Emergencia para acallar la presión popular. El Plan de Emergencia, como programa provisional, finalizó tres años después, sin haber cumplido su objetivo cabalmente.

30/ Ver Esther Elena Marcano, ob. cit.

A partir de 1958 la política del Estado es la aceptación de los barrios como hecho inevitable, inherente a la existencia misma de la ciudad. La desaparición del aparato represivo de Pérez Jiménez y la necesidad de asegurar la democracia, favorecen el proceso de ocupación del suelo urbano.

Por supuesto, en no todos los terrenos urbanos se permite la invasión; el hecho es sólo permisible en aquellos terrenos no rentables para el desarrollo urbano (las quebradas, los terrenos sin accesibilidad, de fuertes pendientes, etc.). Con el avance de las técnicas de construcción de infraestructura de transporte muchas de las áreas invadidas son "limpiadas", con lo cual la no rentabilidad desaparece y nuevas áreas segregadas se reproducen en el medio urbano. La Quebrada de Chacaíto (ocupada por barrios de invasión) fue convertida en área de recreación en el periodo 1974-88 y en Estación del Metro en el actual período. Los barrios Los Mangos, La Unidad, 7 de Setiembre, Los Cujicitos, La Lucha, Los Pinos, El Cardón, El Retiro, Cotiza, Quebrada Caraballo y Quebrada Catuche, en el Noroeste de la ciudad, fueron eliminados para construir el sector Baralt de la Avenida Boyacá.

La política del Estado mantiene la segregación de estas áreas por diferentes razones. En primer lugar, se permite la invasión sin ejercer una represión abierta o conocida y se desarrolla una organización del espacio urbano que mantiene estas áreas fuera de la ciudad en cuanto a política urbana se refiere. Las áreas segregadas no son tomadas en cuenta en el proceso de planificación de la ciudad salvo en el caso de expulsión por construcción de la infraestructura de transporte o por acciones asistencialistas de remodelación*** de aquellas áreas ocupadas por ranchos y de dotación de servicios de infraestructura siempre "marginales" al desarrollo urbano.

La organización capitalista del espacio en zonas del uso del suelo, la indicación dentro de los planos de uso del suelo de la ciudad como áreas verdes —las ocupadas por ranchos, preservándolas con ello para otro uso urbano posterior—, la planificación de infraestructuras de transporte y servicios hacia el Este, no son otra cosa que la organización del espacio favorable al consumo de unos sectores de la población y a la segregación de otros. La organización del espacio de Caracas refleja una forma indirecta de distribución de la renta petrolera a través de otros sectores financieros. El Estado da al espacio urbano las condiciones adecuadas para que la rentabilidad de la tierra se desarrolle libre y rápidamente.

Por un lado, el Estado distribuye la renta petrolera de tal manera que las mayores inversiones se hacen en la ciudad, y para un sector de clase, con lo cual acelera las contradicciones y aumenta la división social del espacio. Con dicha intervención, el Estado acentúa la segregación urbana y la distribución de los ingresos nacionales hacia la dotación de servicios para el consumo de clase alta.

Por el otro, el Estado se convierte en el promotor de la producción de la renta de la tierra. Es decir, que la construcción de vías rápidas en un espacio estrecho como el de Caracas, provoca un impacto violento sobre

***/ Entendemos por Política de Remodelación, la intervención del Estado en las áreas ocupadas por ranchos con la finalidad de mejorar "la zona". Estas mejoras pueden implicar también la "limpieza" del terreno para la construcción de servicios o de nuevas viviendas y en este sentido parte de la población de ranchos es expulsada del sector.

el precio del suelo. Por supuesto que la elevación del precio de la tierra provocado por la construcción de autopistas es un fenómeno frecuente, pero en el caso de Caracas el hecho toma mayores dimensiones, tanto desde el punto de vista de la repetición temporal del uso del suelo, por condiciones socio-políticas interpretadas ideológicamente como escasez del suelo —a la velocidad con la cual el fenómeno opera—, como por el monto de los precios que el suelo adquiere. Indudablemente que los beneficios adquiridos por los promotores o inmobiliarias son triples: en un primer aumento por la factibilidad del trazado de la autopista, en segundo lugar por la construcción misma (el hecho real) y, en tercer lugar, por la salida rápida, el acceso rápido al sistema urbano una vez que la vía funciona, la cual constituye un buen atractivo para la promoción y venta de los inmuebles.

Caracas, dotada de una red de autopistas de diseño intraurbano y vías rápidas para la comunicación entre los espacios internos, confiere al suelo las condiciones ideales para un buen proceso especulativo y de hecho ocurre.

Un estudio sobre el valor de la tierra realizado en Caracas en 1960 señala lo siguiente: "Son las edificaciones masivas como las urbanizaciones El Silencio, Propatria y las obras de la Ciudad Universitaria, las que han estimulado más, el aumento del precio de la tierra urbana. Pero es con la aceleración de la construcción de la Avenida Bolívar, y las vías sucesivas (Av. Victoria, Av. Nueva Granada, Av. San Martín, Av. Urdaneta, Av. Andrés Bello, Av. Sucre, Av. Francisco de Miranda y la Autopista del Este) que el precio del suelo ha continuado a subir".³¹ Según el estudio, los precios de la tierra alrededor de estas vías se vendían por Bs. 360 en la Av. Andrés Bello y por Bs. 605 en la Av. Abraham Lincoln, por nombrar sólo dos ejemplos.

El Estado en Caracas no posee la tierra, en consecuencia la compra al propietario en este caso, para la construcción de autopistas: el Estado paga un precio elevado al propietario sin que exista un control de los precios ni antes ni después de la obra estatal. Ni siquiera con el concepto de utilidad pública el Estado limita al propietario en los precios de la tierra. La reacción no puede dejar de presentarse: los terrenos adyacentes a la vía, son valorizados y sus propietarios obtienen los beneficios. Las leyes son insuficientes para controlar el alto beneficio adquirido.

El precio del suelo en Caracas, aumenta en razón de la construcción de la vía, y de la falta de control. Se multiplicó por 4 y 18 entre 1938 y 1951.³²

El precio en las zonas comerciales era de Bs 1.000/m² en 1966. Alrededor de las vías rápidas varía entre Bs 400 y 600/m². En las zonas residenciales las variaciones están entre Bs 200 y 400 en las zonas más densas y entre Bs 120 y 200 en las zonas más alejadas del centro. Estos precios son 4 veces más altos que en 1951. La elevación de los precios se ha multiplicado por 7 en los casos de mayor especulación.³³ Por ejemplo, el precio fue de Bs 3.470/m² en Sabana Grande y El Rosal en 1970.³⁴

La superficie destinada a la vía u objeto de un plan vial futuro, puede

31/ Carlos Raúl Villanueva, Julián Ferris y Joaquín Guillermo Yaber, *Estudios sobre valores de la tierra*, Caracas, 1960, cit. en *Censo socioeconómico de los barrios*, Vol. I, p. 37.

32/ Alberto Urdaneta, *Costos de urbanización*, Cuadros SVP N° 66-67.

33/ Alberto Urdaneta, *ibid*.

34/ OMPU, *Estrategia para Caracas*, 1974-79, Gráfico N° 10.

sufrir revalorizaciones permanentes, que dependen de las relaciones que se establezcan entre los propietarios de la tierra y los responsables de la administración local. Varios casos se han presentado en Caracas; al respecto mencionemos uno de ellos: en el sector La Urbina en el año 1962, el Estado inició un estudio con la finalidad de desarrollar viviendas de bajo costo.³⁵ Se hizo un estudio de mercado y se les propuso un precio a los propietarios (H. Slagether), quienes no aceptaron el precio de la negociación, después de varias discusiones. Los responsables del Estudio recomendaron la expropiación, la cual no fue ejecutada. Posteriormente en 1970, los propietarios pidieron al Concejo Municipal del Distrito Sucre un cambio de zonificación con la condición de ceder al Municipio unos lotes de terreno para uso público. La negociación se llevó a efecto y los propietarios cedieron los terrenos de topografía accidentada, ocupados por ranchos y un sector libre que es hoy la sede de la Universidad Metropolitana. Se reservaron las zonas planas y una faja al norte, que posteriormente fue vendida al Ministerio de Obras Públicas para la construcción del Distribuidor Urbina-Guarenas,³⁶ cuya construcción valoriza y sirve a la Urbanización La Urbina.

Es decir, parte de los terrenos fueron vendidos al Estado para construir vías y distribuidores. El distribuidor La Urbina sirve a las viviendas construidas por los promotores en el sector. En esa negociación el Estado pagó un montante cuyo total estaba repartido en partes iguales entre costo del terreno y costo de la construcción de una vía y un distribuidor que servía al sector en cuestión.³⁷

Construidos tanto el Distribuidor La Urbina como el Distribuidor Guarenas, los terrenos adyacentes se revalorizaron.

En general los terrenos servidos por la Cota 1000 han sufrido menos aumentos significativos. El sector La Castellana-El Marqués acusa un aumento que varía entre Bs 800/m² y Bs 2.600/m² en el período 1970-1977.³⁸

35/ OMPU, Banco Obrero, *Estudio de La Urbina*, Caracas, 1962.

36/ OMPU, Banco Obrero, *ibid.*

37/ MOP, *Plan Vial 1990*, p. 151.

38/ *Boletines Mercantiles*, Caracas, 1970-77.

39/ Entrevista Promotor "Informante 2", Caracas, set., 1977.

40/ Entrevista Ingeniero de Vías, "Informante I", Caracas, set., 1977.

41/ *Boletines mercantiles*.

42/ Entrevista, "Informante 1", Caracas, set. 1977.

Para un promotor, los precios del terrenos en el sector El MarquésLa Urbina, eran en 1977 cuatro veces más altos que en 1975³⁹ con precios situados entre 450 Bs/m² y 2.500 Bs/m². Las estadísticas inmobiliarias de 1977⁴⁰ sitúan los terrenos de La Urbina en Bs 2.500/m² (el precio más alto de la ciudad en esa fecha) y el de El Marqués a Bs 1.428/m².

En el sector San BernardinoBaralt, que tenía el precio más bajo de la ciudad, 250 Bs/m² en 1970 —costaba Bs 500/m² antes del Decreto de Congelación de la zona en 1977.⁴¹

Finalmente, el sector servido por el Distribuidor Universidad, entre la Cota 1.000 y la Autopista Petare-Guarenas, terrenos de uso agrícola, aumentaron en 10 veces su valor con la construcción de la vía.⁴²

La autopista es un medio poderoso de transformación del uso del suelo a través de los mecanismos de la accesibilidad y del mercado del suelo urbano.

CONCLUSIÓN

Caracas, hoy, es el resultado de transformaciones urbanas provocadas por un capitalismo que se desarrolla aceleradamente. Lo que en otras sociedades ha necesitado siglos para transformarse, se ha producido en Caracas en apenas cuarenta años.

Actualmente, la ciudad es el reflejo de contradicciones evidentes entre vida moderna rápida y vida de miseria y de desesperación. A las modernas autopistas y centros comerciales de lujo se oponen los ranchos en colinas cuya accesibilidad es contradictoria con la ciudad moderna. A los modernos automóviles norteamericanos se oponen los *jeeps* que atraviesan las vías en pendiente para transportar la población que vive en las zonas de ranchos y que trabaja en la ciudad.

El espacio de la ciudad se ha vuelto inhabitable para una parte de la población (la más numerosa). El espacio se vuelve cada vez más costoso. Mientras más se moderniza la ciudad, mayores dificultades se encuentran para vivir. La especulación inmobiliaria crece y las viviendas aumentan sus precios más y más. La política vial continúa y la población compra más y más vehículos. Automóviles para ir al trabajo, conducir los niños a la escuela, ir al supermercado, a los centros comerciales, a los autocines, etc. El espacio se vuelve cada vez más estrecho.

Las vías en Caracas han causado la ruptura de zonas residenciales, así como también el deterioro de las relaciones en la comunidad o urbanizaciones; ellos han transformado sectores tranquilos en zonas ruidosas por el paso intenso y continuo de vehículos. La Urbanización Bello Monte fue dividida en dos por la Autopista del Este, las urbanizaciones California Norte y La Castellana han sido objeto de deterioro por el paso de una vía rápida.

La ciudad ha perdido, por la construcción del sistema vial, numerosas áreas verdes. El viaducto que pasa entre el Parque Los Caobos y el Jardín Botánico, así como la autopista, han afectado tanto la superficie como el cuadro natural de esos dos parques. La contaminación del aire, el ruido causado por el tráfico creciente son las otras consecuencias de esta política sobre la ciudad.

Estos "males" no son privativos de Caracas, aun cuando el ritmo de su agravación es más rápido que en otro lugar. Pero menos que en otros lugares no pueden ser curados con medidas técnicas y sectoriales, pues vienen directamente de una lógica de conjunto, que hemos tratado de mostrar a través de sus características principales. Para resumirla en una fórmula un poco provocadora, diremos que estos daños hechos al medio ambiente no son más que el efecto secundario de un círculo vicioso más fundamental, en el cual, sin tregua, mayor cantidad de autopistas provoca el flujo de más automóviles y de más ranchos. El origen de este círculo vicioso puede encontrarse en la presencia directa de intereses económicos en el aparato del Estado, en las relaciones de estos intereses con la Industria de la Construcción, el sector inmobiliario y la banca; la importancia privilegiada del antiguo Ministerio de Obras Públicas en la administración pública, su función de organismo constructor del Estado y

su preferencia en la construcción de autopistas. La existencia de relaciones entre ese Ministerio y la Industria de la Construcción, la distribución administrativa de la renta petrolera, son factores que constituyen el conjunto de los intereses económicos y políticos que hacen posible que la organización de la vida cotidiana se haga con el binomio autopista-carro.

La autopista es el lugar que permite el desarrollo de intereses económicos de la ciudad al mismo tiempo que es un símbolo político. De un lado los intereses económicos dirigen la política del Estado con este objetivo, del otro lado, los intereses políticos logran una manera rápida y visible de mostrar la potencia del Gobierno, su capacidad de construir, lo cual es posible gracias a la renta petrolera.

Los intereses económico-políticos locales son compatibles entonces con los intereses internacionales ligados al sector petrolero y a la industria del automóvil.

El funcionamiento del sistema urbano es la organización coherente del modo de consumo donde el binomio autopista-automóvil es la clave. El binomio representa también un punto de correspondencia entre los intereses de la burguesía local y los de los capitales extranjeros, y el Estado juega un papel decisivo en la organización de esta coherencia.

La autopista es un instrumento estratégico en el juego urbano.