

LA GRAN MISIÓN VIVIENDA VENEZUELA EN LA AVENIDA LIBERTADOR DE CARACAS Y EL MODELO DE CIUDAD COMPACTA

María Isabel Peña

Arquitecta, *Magister Scientiarum* en Arquitectura y Diseño Urbano, Profesora Asistente, Directora del Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela desde 2006, Docente e Investigadora.

misabelp@urbe.fau.ucv.ve

RESUMEN

En Caracas, en los últimos quince años, se han suscitado -durante los periodos lluviosos-, situaciones de emergencia en zonas de riesgo que han ocasionado la pérdida de viviendas autoconstruidas en tejidos informales, y la reubicación de innumerables familias en refugios temporales.

Desde el año 2011 por Decreto Presidencial No 8.143, se puso en marcha la Gran Misión Vivienda Venezuela, que significa por una parte, la solución habitacional para los refugiados y por otra, la redensificación de la ciudad.

Una de las zonas de la ciudad, donde se ha observado este proceso, es la Avenida Libertador, con la inserción de diversos modelos de edificios sobre terrenos no desarrollados, que pese a los servicios existentes, pudieran generar nuevas necesidades. El objetivo es identificar oportunidades de recalificar la Avenida Libertador con nuevos equipamientos y espacios públicos que respondan a su nueva fisonomía y al nuevo tejido social.

La investigación se realiza desde el enfoque cuantitativo-cualitativo, basados en el análisis teórico-morfológico y el estudio de casos para conocer el sistema de espacios públicos y equipamientos; realizar comparaciones y mediciones, para dilucidar las posibilidades de reconfiguración del lugar desde el diseño urbano, y determinar la eficiencia del modelo de ciudad compacta en la Avenida Libertador y sus alrededores.

PALABRAS CLAVE: emergencia nacional; redensificar; Gran Misión Vivienda Venezuela; recalificar; ciudad compacta.

INTRODUCCIÓN

Mucho se ha comparado la ciudad difusa con los beneficios de la ciudad compacta. La ciudad de Caracas, ubicada en un valle estrecho y largo a 900 metros sobre el nivel del mar entre dos marcos topográficos diferenciados, el cerro el Ávila al norte y una cadena de cerros menores al sur, se descubre hoy con un crecimiento físico, basado en la superposición de una nueva capa densificada sobre otra ya existente. Para muchos, el desarrollo urbano de la ciudad de Caracas se encuentra ya saturado, para otros aun permite sembrar otra Caracas dentro de la existente. La verificación de la eficiencia de un modelo teórico-urbano como lo es el de la

“ciudad compacta”¹¹ en el caso de la avenida Libertador de Caracas, a partir de las nuevas viviendas insertadas entre las inmediaciones de la avenida Libertador, el bulevar Sabana Grande y la autopista Francisco Fajardo, en los últimos tres años. Fig 1

El aproximarse a la lectura del problema visto desde aristas que aclaren una serie de conjeturas, que a falta de un plan urbano divulgado se hacen al respecto, es importante para dar sustento a intuiciones y poder identificar oportunidades para recalificar un fragmento de ciudad, que respondan a su nueva fisonomía y al nuevo tejido social.

Queda la pregunta si es conveniente atraer más población a una congestionada Caracas o si sería preferible crear condiciones en la periferia o en otras partes para que sea más conveniente vivir fuera de la capital (Artis, 2012).

La investigación persigue concretar tres temas:

1.-La comprensión de la avenida Libertador como componente de la modernidad y su papel como laboratorio urbano en la ciudad de Caracas.

2.-El impacto de la inserción de nuevas viviendas en la zona incluyendo una mayoría de GMVV y algunas de inversión privada, poniendo a prueba el modelo de la “ciudad compacta”.

3.-Las implicaciones de la densificación sin una planificación establecida y sus repercusiones sobre el contexto inmediato, las posibilidades que a simple vista se vislumbran como salidas para rescatar y potenciar la calidad de vida del sitio con el Diseño Urbano como herramienta.

1. EL SIGNIFICADO MODERNO EN LA AVENIDA LIBERTADOR

Uno de los grandes valores de la modernidad, el movimiento, se ve completado en esta propuesta, que le da especial significado e importancia a la velocidad, al consumo breve del tiempo en el traslado de los usuarios desde el antiguo casco central de Caracas al nuevo centro de actividad, el este. La Avenida Libertador se construye dando testimonio de la pujanza y la actualidad en una ciudad que incorporó muchos cambios a nivel vial, y donde el valor del automóvil se exacerbó con hermosos diseños de autopistas y transporte público a desnivel, lo cual contribuyó a definir el carácter moderno de un país joven que se retrataba en sus postales con las avenidas de carácter moderno y de gran impacto estético. No es posible dejar de mencionar el carácter plástico de la avenida Libertador en su paso a desnivel por los campos de golf del Country Club, a través de las pérgolas de concreto que cubren la trinchera que completan la experiencia moderna con sus murales pintados que agitan la vivencia plástica, cinética del movimiento y la velocidad.

¹¹ Ciudad compacta: aquella con estructura y trama de cierta compacidad, cohesionada socialmente, con espacios de sociabilidad, propicia los encuentros, crea un territorio de cercanías a los servicios, permite el desarrollo en comunidad. (Rueda, 1998)

La comprensión de la avenida Libertador como componente de la modernidad caraqueña y su papel como laboratorio urbano en la ciudad de Caracas, pasa por el conocimiento de la diferenciación de sus tejidos urbanos. La ciudad de Caracas, ha desarrollado a lo largo de su historia varias tipologías de tejidos urbanos con sus respectivos comportamientos y lecturas morfológicas. La ciudad fundacional, corresponde al “damero de Indias”, legado urbano colonial con sus consecuentes paredes urbanas continuas de usos mixtos. Se trata de un trozo de ciudad con una cierta compacidad y con equipamientos en el contexto urbano a distancias medibles a pie entre ellos. Dentro del área de estudio Santa Rosa, ubicada en la acera noroeste de la avenida Libertador, conserva rastros de un damero tradicional en su trazado incompleto que se ubica adjunto a un tejido informal desarrollado sobre la quebrada, que lo limita hacia el este.

La segunda fase de crecimiento urbano de la ciudad, la de extensión o ensanche de la ciudad colonial ocurre a partir el *boom* petrolero desde 1936 posterior a la muerte de Juan Vicente Gómez (Negrón, 1996,2001; Villanueva 1995) ello, bajo el modelo moderno, donde la movilidad y la separación de usos son parte de una cartilla nueva basado en la carta de Atenas(CIAM) (Samper, 1997) con expresiones urbanas que sustituyen la manzana compacta, por trazados libres más cercanos al modelo de la “ciudad jardín” (Kostof, 1991 p.203). Tanto las edificaciones como de los trazados viales, se basan en una nueva ordenanza de ocupación y construcción, que no predice la forma de lo edificado sino su porcentaje, potencial basado en los metros cuadrados del parcelario, que se vuelve el punto de partida de lo edificable y su ubicación sobre el terreno. Son ejemplos de ello, la extensión hacia el noreste de Caracas, desarrolladas en lo que fueran haciendas privadas, transformadas en nuevas urbanizaciones vinculadas a la presión inmobiliaria por un desbordado crecimiento que incluye las migraciones nacionales e internacionales(Negrón, 2001). Cada urbanización queda delimitada geográficamente entre quebradas sin continuidad de tramas viales entre ellas. Es el momento de la verdadera modernización morfológica de la ciudad, donde se inserta el caso de la avenida Libertador (Martín, 1995; Marcano, 1998).

El tercero de los tejidos, el informal, de viviendas autoconstruidas ubicados en los dos extremos de la ciudad (Catia y Petare) o en los intersticios de la extensión noreste; donde existieron quebradas, así como en el sureste sobre terrenos pendientes(AV),en topografías de riesgo geológico, se consolidan los barrios de rancho a partir de los años 70 (Bolívar, 1993) como consecuencia de una crisis económica, con una imposibilidad para la mayoría de acceder al mercado de tierras y viviendas (Cilento y Fossi, 1998). Directamente vinculadas a la avenida Libertador están el Barrio Santa Rosa al noroeste y el barrio Las Delicias hacia el sur-este colindado con la quebrada Chacaíto, en un segundo plano Chapellín y Pinto Salinas.

La avenida Libertador corresponde pues, al intenso desarrollo vial que se dio en Caracas en dirección noreste desde el damero fundacional a partir de la prosperidad petrolera (Vallmitjana, 1982). En un primer estadio, hubo una que partió desde Quebrada Honda con una línea de ferrocarril, hacia el este y sobre este mismo rastro en los años 60 se construye la avenida en trinchera -diseñado por el Ingeniero Cruz Fernández- con dos sentidos de circulación y con dos calles paralelas a nivel superficial lo cual cambia por completo la percepción vial existente y se construye físicamente como una expresión de la modernidad, hacia la cual se orientaban los esfuerzos del país para aquel momento.

Esta hendidura física introdujo una atmósfera insospechada a nivel social y de usos, que devino en actividades diurnas, que favorecieron la proliferación de oficinas y usos asistenciales, y la migración de la vivienda, como consecuencia de la cámara sónica que produjo la velocidad automovilística en la trinchera, lo cual introdujo usos nocturnos de calle (como la prostitución y el comercio ilegal de drogas) a falta de la vitalidad de suficientes usuarias residenciales las veinticuatro horas del día.

Aunque la avenida Libertador se sumó a esa serie de imágenes idílicas de la moderna capital, se complejizaron a partir de las reacciones de los vecinos. Rechazaron las nuevas ordenanzas que quisieron sedimentar las tendencias, en los años 80 (Brandt, 2013) y por el contrario forzaron a reestablecer otra, en la cual los desarrollos no tienen ni la intención de armonizarse entre ellos, ni de cuidar la construcción de un contexto urbano amable, sino promover desarrollos en la búsqueda del mayor provecho económico posible. La posibilidad de revisar el papel de la avenida Libertador hoy, como un elemento que ofrece la oportunidad de *recoser* la ciudad en un segmento que es parte de los valores modernos de la capital, abre la posibilidad de repensarla desde un vértice de mayor participación social, que necesariamente reclama inversiones para recalificar los tejidos urbanos de usos mixtos y potenciar una nueva calidad ambiental que se enfrente a la lectura caótica que ha deslindado del lema “hacia el socialismo del siglo XXI”, que ha desatado una cuantiosa cantidad de nuevas inserciones de viviendas sin un plan (Negrón, 2013).

Dada la naturaleza experimental de nuestra ciudad como laboratorio moderno, con un nuevo ensayo físico, podría rescatarse el espacio público, como gestor de la difícil tarea de propiciar la integración social, en un contexto urbano que se creyó saturado y que plantea una mixtura social, como un nuevo fenómeno urbano que debe encontrar puntos de encuentro y albergarse en “lugares” para su florecimiento (Trancik, 1986).

2. EL MODELO DE LA CIUDAD COMPACTA

Para comprender el impacto de la inserción de una cantidad considerable de nuevos pobladores en la zona, incluyendo una mayoría alojados en viviendas de la GMVV y otros en edificios de inversión privada, densificando la ciudad en este sector donde se ponen a prueba el modelo de la “ciudad compacta”, recurrimos a varias visiones compartidas.

El contenedor: La comprensión de la ciudad como un cúmulo de actividades e intercambios en un territorio definido, necesariamente refleja su calidad ambiental y urbana a través de la formalidad de sus infraestructuras, y equipamientos. Respondiendo la inquietud popular, sobre la imagen de una Caracas duplicada sobre el mismo territorio, podemos comparar la dimensión física del contenedor, en este caso el valle de San Francisco, el principal de Caracas, el cual coincide con la isla de Manhattan en Nueva York. La distancia entre Caricuao al oeste y Petare al este suman unos 27 Km, con un ancho máximo de 4 km (en La Carlota). Nueva York, tiene casi exactamente la misma longitud y de ancho geográfico con sus bordes entre el río Hudson, aunque dista mucho en cuanto a población (8.000.000 aprox.). Llama la atención su densidad poblacional 6.731,81 hab/km² y 2,8 hab/km² en Ccs. NY, consistente en manzanas rectangulares en su gran mayoría, con bordes urbanos continuos y

usos mixtos, dotada de una gran cantidad de servicios, incluyendo una diversidad de opciones de movilidad y equipamientos, que satisfacen a sus ciudadanos y foráneos por igual, por lo cual puede calificarse de ciudad compacta.

Comparaciones: Las nuevas viviendas en el área de la avenida Libertador suman una población aproximada de 13.131 nuevos habitantes, 4.451 viviendas. Si ubicamos otras ciudades con poblaciones similares podemos recurrir a la imagen de una ciudad medieval como Urbino con un número de habitantes cercano, 15.441 habitantes dentro de un casco amurallado. Un ejemplo mucho más cercano, en nuestras latitudes lo constituye La Colonia Tovar con 14.309 habitantes.

La ciudad de Urbino, ostenta entre sus equipamientos: 11 iglesias, 5 plazas, 17 museos, 24 lugares de importancia cultural, un parque de grandes dimensiones, un castillo además de los equipamientos asistenciales y educativos de rigor. Ambos ejemplos, nos permiten visualizar los equipamientos necesarios para satisfacer tal población y considerar el rol de los espacios públicos, tomando en cuenta el área promedio de las nuevas viviendas de GMVV de unos 53 m² (MUSARQ, 2013). Muchas de las plantas bajas de estos edificios de la GMVV ocupan alrededor de un 65% de la parcela, con locales para la autoproducción, además del acceso y los espacios de circulación, restando poco espacio libre destinado a la recreación. La calle y los espacios públicos son forzosamente espacios complementarios de la vida cotidiana.



Fig.1 La pérgola, av. Libertador, experiencia cinética.

Foto: Ángel Rivera, Taller de Diseño Urbano II, Maestría de Diseño Urbano 2013, IU/FAU/UCV

El “deber ser”: Si exploramos los cálculos de los equipamientos para los nuevos habitantes de la GMVV ubicados en las cercanías de la avenida Libertador, a través de los instrumentos de urbanismo tradicionales implementados por el Instituto Metropolitano de Urbanismo en su plan 2020, podemos constatar los requerimientos de equipamientos urbanos necesarios para una población de 13.131 habitantes, según las normas para equipamiento urbano, Gaceta Oficial N° 254.022 del 20/08/1985, vemos de manera cuantificada los requerimientos de nuevos usos y reflejan una gran carencia “suelo requerido”, pues los nuevos edificios a excepción de los privados, se ubicaron sobre lotes destinados originalmente a otros usos (estacionamientos, comercios, galpones etc.) Hoy en día, falta por constatar por parte de las

autoridades locales, las condiciones de los equipamientos existentes. Este “deber ser”, difícil de satisfacer de la manera tradicional, pues la huella de lo ocupado indica pocas vacantes, evidencia un rompecabezas de alternativas innovadoras por venir que incluyen desde la expropiación, el cambio de las reglamentaciones y normativas que permitan mayor porcentaje de construcción sobre terrenos destinados a otros usos, o crear nuevos niveles en las construcciones que puedan albergar parte de la larga lista de equipamientos necesarios en educación: preescolares y escuelas básicas; en equipamientos asistenciales: casas cuna y guarderías; en socio-cultural: asociación de vecinos y centro parroquial, aunque en cuanto a recreación: parques vecinales, deporte de entrenamiento, campos de juego y verde territorial resulta más difícil imaginárselo.

Las tablas: Si observamos las tablas informativas del sector 17 (sólo de Sabana Grande) del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, dice así:

- .-Superficie: 587,64 hectáreas
- .-Población 2007: 63.902 habitantes
- .-Población 2011:65.283 habitantes
- .-Densidad de población 2011:111 habitantes /hectárea
- .-Empleo 2007:130.594 empleos
- .-Densidad empleo 2007:222 empleos/hectárea

Dentro de las tradiciones del oficio del urbanismo está la formulación de equipamientos necesarios para poblaciones dadas, que se calculan a través de la aplicación de tablas, que parten del número de población al cual quiere servirse de manera adecuada. Estas tablas, plantean lo ideal y lo mínimo, y sugieren el tamaño apropiado en metros cuadrados de cada espacio y el número de equipamientos necesarios. Se puede constatar en los planos de levantamiento de usos y ocupación del suelo, un escaso número de espacios de esparcimiento con dimensiones diminutas y casi la ausencia total de terrenos vacantes, con lo cual se deduce o que han de ampliarse las instalaciones existentes, o hay que recrear la zonificación de manera de dar cabida a otros usos en los nuevos edificios; o crear terrenos sobre superficies insospechadas. Así mismo, el verde territorial se ve difícil de alcanzar a menos que se produzcan negociaciones de uso en terrenos privados (por ejemplo los campos de golf del CCC). Si bien nada de lo anteriormente sugerido existe como normativa actual, los requerimientos si son una certeza que atender. Fig.2

Referentes: El uso de la vialidad en trincheras con espacio público en la superficie, tiene una referencia pionera en el Centro Simón Bolívar de Caracas (1952), cuando se convirtió en referencia mundial. Recientemente Boston cubrió la mayor de sus heridas modernas el “Bigdig”, una autopista interestatal elevada, restituyendo la superficie para usos públicos y espacios abiertos. Con ello, logró *re-coser* dos pedazos de ciudad escindidos por una vialidad de alta velocidad, concebida bajo los principios de la modernidad y logró aprovechar la oportunidad de reconstruir el espacio superficial para recalificarlo con equipamientos de esparcimiento colectivo.

CUADRO NO. 1
EQUIPAMIENTO REQUERIDO AMC. AMBITO URBANO PRIMARIO

Población Nueva (hab): 13.131

EQUIPAMIENTO GENÉRICO	USO ESPECÍFICO	Ind. Suelo (m ² /hab)	Población Referencia	Unidad Referencia (m ²)	SUELO REQUERIDO m ²	SUELO EXISTENTE m ²
Recreación	Parques Vecinales	1,70	4.000	6.800	22.322,70	0,00
	Verde Territorial	2,00			26.262,00	0,00
	Deporte de Entrenamiento	2,6	3.500	1.346	5.050,38	0,00
	Campos de juego	1,85	2.000	3.700	24.292,35	0,00
Educación	Preescolar	0,65	1.100	715	8.535,15	0,00
	Basicas	2	1.500	3.000	26.262,00	0,00
Asistencial	Casa Cuna	0,10	2.000	200	1.313,10	0,00
	Guardería	0,15	2.000	300	1.969,65	0,00
Socio-cultural	Asociación de Vecinos	0,2	10.000	2.000	2.626,20	0,00
	Centro Parroquial	0,25	10.000	2.500	3.282,75	0,00

Fuente: Normas para Equipamiento Urbano. Gaceta Oficial No. 254.022 del 20/08/1985. Elaboración y Cálculos Propios

Nota: La cifra de población para el AMC se basa en las proyecciones INE para el año 2010

Se muestran exclusivamente los requerimientos espaciales y las unidades para cada equipamiento a nivel del AMC. No se muestran los equipamientos existentes.

Fig.2 Las tablas del “deber ser” calculadas por la Alcaldía Metropolitana, tomando como punto de partida el cálculo sobre la población sólo de los nuevos pobladores de la zona cercana a la avenida Libertador (13.131 hab.)

Otro referente de espacio público con una vida urbana paradigmática lo constituyen la rambla de Cataluña (12.80 ms. de ancho y 33 ms. de fachada a fachada) (Jacobs, 1995) en Barcelona, España, la cual constituye una imagen cercana, factible y de fácil visualización en el caso de la Avenida Libertador (con una trinchera de aproximadamente 25 ms. de ancho y en su nivel vial superior 49 metros entre fachadas norte y sur).

La tipología de la vivienda: Si nos referimos a los modelos o tipologías arquitectónicas de la vivienda social en Caracas, podemos referirnos a una primera sustitución de viviendas como parte de las inversiones pospetroleras en el gobierno de Medina Angarita (1941-45) en El Silencio, cuando se sustituye un tejido blando (de tugurios y actividades ilícitas) por un modelo de edificaciones de paredes continuas, con usos mixtos y de morfología tradicional con poca altura, corredores comerciales cubiertos y viviendas amplias con balcones.

Otro modelo, lo constituye el conjunto de superbloques del 23 de Enero posados sobre el cerro Piloto -con todos los equipamientos necesarios construidos de manera aleatoria entre los bloques- en un formato de ocupación del terreno disgregado, a la manera moderna, producto de la nueva visión ideada durante la dictadura de Pérez Jiménez (1948-1958) (Meza, 2012). Al cabo del tiempo, todos los resquicios vacíos fueron invadidos con viviendas autoconstruidas.

Posteriormente, el formato de nuevas viviendas unitarias o viviendas en edificaciones de cuatro niveles, sin ascensor, se ubicaron por lo general lejos del centro de la ciudad, con usos por separado, con carencias en los equipamientos pocas veces concretados, definiendo unas tipologías propias de las décadas de la democracia, que muchos usuarios revendieron para volver a la cercanías de la ciudad.

La época del boom petrolera atrajo a una gran mayoría de nuevos habitantes de la ciudad, que se vio atraída a migrar por los beneficios de la ciudad y las oportunidades de empleo que generó el petróleo. Muchos ocuparon tierras zonificadas como áreas verdes y auto

construyeron sus unidades habitacionales sin previsión alguna, sin el urbanismo o los equipamientos necesarios (Negrón, 1996, 2001).

Recientemente, se insistió en el modelo suburbano, al crear nuevas ciudades alejadas de la capital con modelos socioproduktivos integrados al urbanismo en medio de dificultades topográficas severas y de condiciones costosas para su desarrollo urbano; son ejemplo de ello ciudad Caribia y ciudad Mariches.

Las viviendas de GMVV en formato de apartamentos de 53 m² con dos naves, uno con las áreas sociales separadas de los dormitorios por una pared de servicios (cocina, lavadora, secadora, closet), se repiten con pocas variantes de diseño. Carecen de sentido del lugar, las ventanas pequeñas y cuadradas son idénticas para cualquier espacio y orientación solar. Los edificios en forma de bloque Fig. 3, contenedores de las viviendas tiene un promedio de doce niveles. Se plantean con usos socio productivos en la planta baja, cerrados a la calle. El escaso espacio que resta luego de sustraer los de circulación y acceso está, destinado a usos comunes y de recreación. Los niveles superiores de techo están propuestos para algunas actividades comunes. No se incluyó ni estacionamientos, ni sótanos, por lo que es fácil prever modificaciones en el largo y en el corto plazo para hacer las unidades de vivienda espacios habitables.

Lo más importante, es el hecho de comprender que alojar una población en un espacio físico, implica adicionalmente a la vivienda, equipamientos, movilidad y empleo.



Fig. 3 Dos tipologías de viviendas de la GMVV, (izquierda y centro) con apartamentos de 53 m² con usos en los techos y con usos comerciales y planta libre con seis niveles de viviendas sin ascensor y edificios residenciales con balcones según la ordenanza vigente.

Fotos: Ángel Rivera

3. DISEÑO URBANO COMO HERRAMIENTA

Las implicaciones de la densificación sin una planificación establecida y sus repercusiones sobre el contexto inmediato son muchas, sin embargo las posibilidades que a simple vista se vislumbran como salidas para rescatar y potenciar la calidad de vida del sitio, apuntan a la utilización del Diseño Urbano como herramienta para la transformación.

La construcción de viviendas sociales dentro del tejido urbano formal existente ha sido poco frecuente. En esta ocasión, respondió al llamado que hiciera el ex presidente Chávez a las comunidades de ubicar terrenos baldíos o galpones con poco uso, para expropiarlos en

función de la construcción de viviendas para los refugiados dentro de la poligonal urbana de la capital. La inserción de nuevas viviendas fuera de las normas en cuanto a ocupación de la parcela, densidad de población sin servicios previstos y con carencias de equipamientos, habla de un proceder, que niega toda planificación y promueve las acciones anárquicas individualizadas y respaldadas por el lema “hacia el socialismo del siglo XXI” basado en organizaciones sociales de comunas que ocultan una supuesta participación protagónica (Gaceta oficial de la República de Venezuela, nº 5.453). A la falta de dotación de los equipamientos necesarios para la nueva población, los existentes por simple lógica, podrían resultar insuficientes y colapsar. Los estudios dejan claro la casi ausencia total, de terrenos vacantes para incorporar nuevos equipamientos. De ello resultan varias posibilidades:

1. Crear terrenos de manera innovadora: ocupar el espacio a cielo abierto de la vialidad en trinchera con superficies para desarrollar equipamientos (por ej. recreacionales), ocupar los techos con usos comunes “la quinta fachada” (Le Corbusier, 1929).

2. Flexibilizar las normas existentes para permitir la ampliación y/o el mayor porcentaje de edificabilidad, en el caso de equipamientos existentes (educativos, asistenciales, socio-culturales, recreacionales) e incluso permitir mezcla de usos, de manera de suplementar el listado de nuevos requerimientos para los nuevos habitantes de la zona, sobre los ya existentes o en los nuevos edificios por construir.

3. Acuerdos de uso. Los campos de golf y el parque Los Caobos pueden verse amenazados a ser ocupados con equipamientos, dada la escasez de terrenos vacantes disponibles. Ello, representaría una pérdida para la ciudad ya que son equipamientos que cubren necesidades a nivel metropolitano. Como alternativa podría pensarse en negociaciones de uso compartido, lo cual podría ser una innovación en el tema de participación comunitaria, que ameritaría el respaldo de un acuerdo de beneficios en ambos sentidos y de respeto a la propiedad privada.

4. REFELXIONES FINALES

Sobre la fricción social: Convivir en un mismo territorio con diferencias de origen religioso, político o social es un caso que otros tiempos se ha logrado vencer con creatividad y voluntad política. Es el caso de la “parquemanía” esbozada por Frederick Law Olmsted en Nueva York, cuando promovió la creación de un parque para los encuentros civiles de los ciudadanos y para lograr despejarse de las tensiones de una sociedad industrializada, donde el recreo era casi obviado. Sus luchas fueron tan feroces y convincentes, que logró desarrollar el proyecto para el Central Park de NY, lo cual desató un furor mundial por los parques y el espacio público, como mecanismo de alivio a las intensas jornadas de trabajo y a las diferencias religiosas, en un nuevo mundo lleno de inmigrantes de todas partes (Zaitzevsky,1992).

En nuestro caso, los nuevos pobladores de la zona vienen de ser refugiados, víctimas de pérdidas (sus viviendas, por lo general informales) motivadas por fenómenos naturales dramáticos; de sectores diversos y contextos sociales y económicos disímiles que deben incorporarse a compartir un espacio físico colectivo en edificios y en el contexto inmediato de la ciudad, sin coordinación especializada alguna. El entrenamiento en la vida comunitaria

sin la presencia de controles que normen la convivencia, puede crear situaciones de gran tensión social por sentirse ambos grupos, los habitantes originarios del sector y los nuevos habitantes en posiciones encontradas frente a hechos de la vida cotidiana. Los desafíos de la inclusión se enfrentan a una integración forzada, sin ayuda profesional que oriente la interacción armoniosa que permita una convivencia más fácil. Atrás quedó la experiencia realizada en los bloques del 23 de Enero, que inauguró las primeras generaciones de profesionales en servicio social, en los años 50 (Mateo, 2012). La exclusión no puede convertirse en el hábitat digno. La inclusión sin embargo, tiene la responsabilidad de la reconciliación y la reconstrucción que implica mucho más que espacios de encuentro.

Sobre la eficiencia: Uno de los motivos primordiales de promover la ciudad compacta es su eficiencia en cuanto a ocupación, tiempo de viajes, calidad de vida urbana, diversidad de ofertas culturales, sociales, asistenciales, educativas y empleo. Sin embargo, según Negrón (2013)... en una urbe colapsada en su infraestructura, con una economía asfixiada y por tanto cada vez menos capaz de ofrecer empleos dignos, con equipamientos insuficientes y obsoletos y un espacio público deteriorado y deficitario, la mejor de las viviendas carece por sí misma de capacidad para elevar a sus habitantes a la noble categoría de ciudadanos...” Con ello queda claro que no basta con construir viviendas, es necesario construir ciudad. La posibilidad de potenciar la calidad urbana del sitio a través de diseño de alto nivel, con equipamientos que benefician a nuevos y existentes, es una manera de promover la inclusión. Es necesario erradicar las desigualdades borrando el tener y el no tener, lo cual en el caso específico de Medellín, fue un esfuerzo deliberado del Alcalde Sergio Fajardo Valderrama, quien como política profesaba dar y proveer lo mejor a los más desvalidos, en términos de equipamientos urbanos y educación, para evitar las envidias sociales... (Fajardo, 2008).

Compacto-mixto: Hay un antes y un después en este fragmento de ciudad. La ciudad se ha compactado. No por ello, podemos decir que se ha llegado al ideal de la “ciudad compacta”, falta construirla como ciudad. Adicionalmente, la ciudad socialmente mixta es un ideal que aún no ha ocurrido y que bien se puede distinguir reflejado en los tejidos urbanos que coexisten en un mismo territorio, y que están claramente diferenciados y fragmentados; el mestizaje social aún está por verse. Los dos extremos de un dilema: la inclusión- la exclusión (Ramírez, 2004) son desafíos que pretendemos diluir a través de estrategias de planificación y diseño,

La evolución de la ciudad de ahora en adelante dependerá no sólo de las inversiones que el Estado tenga a bien realizar, sino también de las pulsiones particulares de sus habitantes en esta zona que comenzarán a interactuar con su contexto para amoldarlo y transformarlo a favor de sus intereses y beneficios. La posibilidad de quedar excluidos está del lado de la falta de planificación y desinversión, la posibilidad de ser incluidos depende de los esfuerzos concretados en obras y acciones que promuevan unidad y la posibilidad de compartir con respeto las diferencias. La dificultad de los hábitos culturales, nos hacen reflexionar otra vez sobre la fantasía de doblegar al usuario a través del diseño de espacios para nuevos usos y actividades.

Se ganó el recuperar la avenida para los habitantes, para tener usos 24 horas en sus calles. Se perdió la posibilidad de prever mejorías para todos, en planes y proyectos ejecutados, al incluir nuevos habitantes sin prever los equipamientos que merecían y por el contrario propiciar pugnas con la depauperación de lo existente, en vez de potenciar la recalificación del ámbito público como punto de partida para la inclusión.

Lo bueno, es que aún queda la posibilidad de idear y recrear un fragmento de ciudad eficiente, compacta, igualitaria, calificada, posible...siempre y cuando exista la voluntad política para promoverlo.

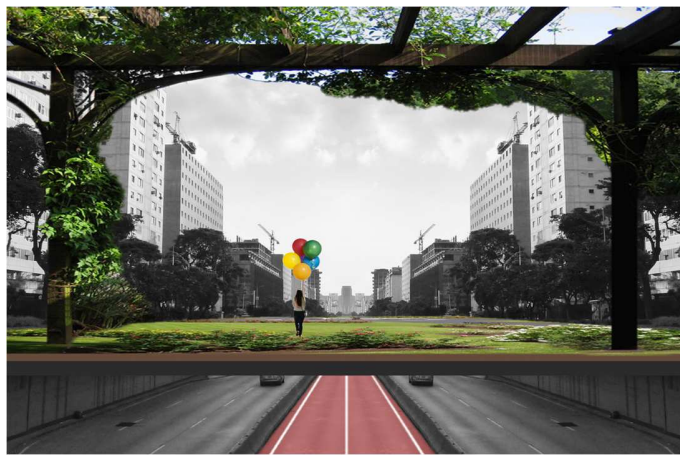


Fig.4 El diseño urbano como herramienta de recalificación. Fotomontaje: Ángel Rivera

BIBLIOGRAFÍA

- BOLÍVAR, Teolinda (1993): “Densificación y metrópoli” en URBANA, num. 13
- CILENTO, Alfredo y FOSSI, Víctor (1998): “Políticas de vivienda y desarrollo urbano en Venezuela (1928-1997): una cronología crítica” en URBANA, num. 23
- DE LISIO, Antonio (2001): “La evolución urbana de Caracas: indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza” en Revista Geográfica Venezolana, Vol. 42, num. 2
- DE SOLA, Irma (1967): Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567- 1967. Ediciones del Comité de Obras Culturales del Cuatricentenario de Caracas, Caracas.
- FADDA CORI, Giulietta (1996): La ciudad: una estructura polifacética. Facultad de Arquitectura, Editorial Universidad de Valparaíso.
- Decreto Presidencial No 8.143

GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA, num. 33.868: Ley Orgánica de Ordenación Urbanística, aprobada el 16 de diciembre de 1987.

GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, num. 6.011 Extraordinario: Ley Orgánica de las Comunas, aprobada el 21 de diciembre de 2010.
JACOBS, Allan B. (1995): Great streets. The MIT press. Cambridge, Massachusetts, London, England.

KOSTOF, Spiro (1991): The city shaped. Urban patterns and meanings through history. Bulfinch press book, little brown and company. Boston, Toronto, London.

MARCANO REQUENA, Frank (1994): “Cascos urbanos: espacios de reflexión: los cascos de Chacao, Baruta y El Hatillo” en URBANA, num. 14-15.

MARCANO REQUENA, Frank (1998): “Ciudad y Modernidad: balance frente al próximo milenio: la experiencia urbana venezolana” en URBANA, num. 22

NEGRÓN, Marco (1996): “La planificación urbana local y el contexto metropolitano” en URBANA, num. 19

NEGRÓN, Marco (2001): Ciudad y modernidad 1936-2000: el rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela. Ediciones del Instituto de Urbanismo, Comisión de Estudios de Postgrado, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

RIBES RAMIREZ, María (2004): ¿Cabemos todos? Los desafíos de la inclusión. Informe del Capítulo venezolano del club de Roma. Edipius Producción C.A.

SAMPER, Germán (1997): Recinto Urbano, la humanización de la ciudad. Fondo editorial escala. Bogotá, Colombia.

SHANE, David Grahame (2005): Recombinant Urbanism. Conceptual modeling in architecture, urban design and city theory. John Wiley & sons Ltd. West Sussex, England.

VALLMITJANA, Marta (1982): “Planificación estratégica en el área metropolitana de Caracas” en URBANA, num. 4

VILLANUEVA BRANDT, Federico (1995): “Apuntes para una historia de la urbanización de la ciudad”, en IMBESI, Giuseppe y VILA, Elisenda -comps.- Caracas: memorias para el futuro. Gangemi Editore, Roma,

ZAITZEVSKY, Cynthia (1992): Fredrick Law Olmsted and the park system. The Belknap press of Harvard University press. Massachusetts, and London, England

Fuentes gráficos y tablas:

Alcaldía Metropolitana de Caracas, Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas, Dirección de Planificación y Gestión metropolitana; Dirección de Sistema de información geográfica metropolitana, Gran Misión Vivienda Venezuela
Taller de Diseño Urbano II, “tejidos informales y la avenida Libertador”
Trabajo de Taller de Diseño Urbano II, IU/FAU/UCV, 2013 de los arquitectos: Jesús Chávez, Dulce Medina, Oriana Pérez y Ángel Rivera.

ENTREVISTAS:

BRANDT, Carmelita (2103): “Sobre la ordenanza de la avenida Libertador”, Caracas.

MATEO, Esther (2013): “Sobre el proceso de acompañamiento social en durante la ocupación de los superbloques del 23 de Enero.

VIDEOS:

Sergio Fajardo Valderrama, Medellín 2007. Fundación para la Cultura Urbana, Caracas Venezuela.