

SISTEMA NACIONAL DE CIUDADES: EL CASO DE CARACAS

Extracto sobre el trabajo del arquitecto-urbanista Morales Tucker, expuesto en el Congreso por Omar Hernández, Sociólogo.

Caracas, capital de Venezuela, es el polo humano principal del país. Su desarrollo urbano, en los últimos años, puede calificarse como de impresionante.

I. Evolución económica y social

Las cifras y datos esenciales de esta ponencia son los siguientes:

—En 1920 aparece el petróleo y hasta entonces la exportación, sin incluir el petróleo, representaba el 98 por ciento con un valor de 486 millones de bolívares (equivalente a unos 7.500 millones de pesetas).

—En 1930 se altera el porcentaje y el petróleo representa como producto de exportación el 83 por ciento, con cerca de 1.000 millones de bolívares (unos 15.000 millones de pesetas).

En 1960, la cifra de exportación fue de 8.500 millones de bolívares, unos 130.000 millones de pesetas, con un 90 por ciento del sector petróleo. El petróleo en su conjunto en 1960 significa el 61 por ciento de la cifra total del país.

—A partir del año 1936 se redactan programas de educación, de asistencia social, de vialidad y de vivienda. La red de comunicaciones por carretera que en 1948 era de 1.542 kilómetros pasa, en 1965, a 15.230 kilómetros, 10 veces más.

El desarrollo urbano de Caracas y del sector central es vertiginoso en los últimos 10 años. De 1920 a 1961 se triplica la población. La renta per cápita es una de las más altas del área latinoamericana, pero el reparto es muy desigual. El 44 por ciento de las familias venezolanas tienen ingresos mensuales inferiores a 500 bolívares (unas 7.500 pesetas.).

II. El fenómeno de la urbanización.

Se inicia lentamente en 1936, y, a partir de 1951, entra en un proceso acelerado. Las migraciones internas son muy fuertes. Las áreas rurales emigran hacia las ciudades y, principalmente, hacia el área central de Caracas y su zona metropolitana. Se pasa del 28,9 por ciento de población urbana, en 1953, al 62,5 por ciento en 1961, si bien hay que señalar que la media urbana en Venezuela agrupa a poblaciones mayores de 2.500 habitantes y, por lo tanto, estas cifras no son comparables a las que puedan existir en la mayoría de los países y, concretamente, en España, donde el límite entre los medios rural y urbano es de 10.000 habitantes.

El área urbana de Caracas agrupa el 60 por ciento de la población urbana del país en 1961 y hoy es mucho más alta. Los censos oficiales de las cinco primeras ciudades del país en los años 1936, 1950, 1961 y 1970 son los siguientes:

	1936	1950	1961	1970	
Caracas	263.000	694.000	1.336.000	2.474.578	habitantes
Maracaibo	110.000	236.000	422.000	665.409	(área metropolitana)
Valencia	49.000	89.000	164.000	281.077	
Barquisimeto	36.000	105.000	199.000	347.992	
Maracay	30.000	65.000	135.000	237.863	

III. Área urbana de Caracas

Las cifras más importantes aplicables a esta área urbana son las siguientes:

Tasas de crecimiento media anual:

1936 a 1941; 6,56 por ciento.
1941 a 1950; 7,79 por ciento.
1950 a 1961; 6,18 por ciento.
1961 a 1966; 6,00 por ciento.

Una tasa sostenida del 6 por ciento anual supone duplicar la población en 10 años.

Distribución poblacional por tipos de viviendas:

—En 1950, el 61 por ciento vivía en casas unifamiliares; el 11 por ciento en casas colectivas; el 16 por ciento en ranchos (chabolas) y el 12 por ciento sin clasificar.

—En 1966, el 33 por ciento en casas unifamiliares; el 31 por ciento en casas multifamiliares; el 22 por ciento en ranchos y el 14 por ciento en otros tipos.

Parque automovil:

1936.	9.000 vehíc.	33 pers. por coche
1950.	56.000 "	12 " "
1966.	150.000 "	11 " "

Valor del suelo:

—De 1938 a 1951 hubo aumentos hasta de 18 veces su valor.

—En el centro de Caracas algunos terrenos pasaron de 50 a 900 bolívares.

—En los sectores periféricos (nuevas áreas residenciales) el costo del suelo ha sufrido aumentos impresionantes.

IV. Problemas del desarrollo urbano de Caracas.

1) El problema más importante y de muy difícil solución que presenta la conurbación de la capital del país, es el de la marginación de una gran parte de la población. Las zonas suburbanas, allí llamadas "ranchos", a pesar de los esfuerzos respecto de su supresión que se realizan continuamente, sigue aumentando en la forma siguiente:

En 1938 los ranchos ocupaban	100 Has. - 5%
En 1950 "	740 " - 13,5%
En 1966 "	2.000 " - 18%

En número de habitantes de estas áreas representan el 30 por ciento de la población de Caracas.

2) Escasez de servicios urbanos. Las áreas periféricas de Caracas ocupadas por "ranchos" carecen de servicios urbanos y parte de áreas más centrales no tienen la dotación debida de servicios. El costo de la infraestructura de estos servicios limita la extensión de los programas de urbanización, tanto en la dotación de agua y energía eléctrica, como en las redes de alcantarillado.

3) Caracas precisa, con urgencia, la activación de los medios de transporte comunitario y, concretamente, la red de metropolitano, ya proyectada, ha de mejorar notablemente el sector, hoy insuficientemente atendido.

4) El problema de la remodelación urbana de las áreas centrales de la capital es especialmente importante. La aglomeración urbana puede considerarse como un caos y los planes especiales de remodelación deben acometerse con carácter urgente. En el sector histórico, que ha sufrido mucho al perder bellos ejemplos de arquitectura de la época de la colonia, es necesario actuar con sumo cuidado para evitar nuevas lesiones en el área fundacional de la ciudad.

V. El futuro de Caracas. Caracas respecto al sistema nacional de ciudades.

Inciden en esta problemática las siguientes cuestiones:

a) El crecimiento poblacional

—Venezuela, de 1958 a 1966, ha crecido el 3,6 por ciento anual.

—Venezuela, que hoy tiene 10 millones de habitantes, llegará a 21 millones en 1990. El aumento en 20 años será de unos 11 millones.

b) El proceso de urbanización.

—En 1936 dos ciudades mayores de 100.000 habitantes contenían el 11 por ciento de la población total.

—En 1961 cinco ciudades mayores de 100.000 habitantes contenían el 30 por ciento y, en 1990, se alcanzará el 80 por ciento de población urbana del 62 por ciento que hoy tiene Venezuela.

—Del 30 por ciento se pasará al 55 por ciento respecto de la población total en las ciudades mayores de 100.000 habitantes.

c) El desarrollo regional.

La región central de Caracas, que hoy tiene el 32,5 por ciento de la población total del país, podrá aumentar al 40 por ciento.

La región tiene dos conurbaciones: Caracas y Valencia-Maracay-Puerto Cabello.

Se ha iniciado una política de polos urbanos de desarrollo en oriente y occidente (Nuevas ciudades de Ciudad Guayana y del Tablazo).

La corrección en el tanto por ciento de crecimiento se reduciría del 40 al 37 por ciento.

En el estudio sobre política de desarrollo regional para Venezuela, de John Friedmann, se señalan jerarquías de ciudades (1966):

Primera Jerarquía: Caracas, Valencia-Maracay-Puerto Cabello y Ciudad Guayana.

Segunda Jerarquía: Centros petroleros de occidente y oriente, Maracaibo, Barcelona-Puerto de la Cruz.

Tercera Jerarquía: Centros subregionales, Barquisimeto, San Cristóbal, Maturín.

Cuarta Jerarquía: Centros urbanos locales: poblaciones de 50.000 habitantes.

Existen otros criterios en la jerarquización de Ciudades.

La subregión Metropolitana de Caracas.

Se calcula que esta zona pasará de 5,5 a 6,5 millones de habitantes. El incremento, con respecto a 1966, sería de 3,2 a 4,2 millones.

Parece inevitable la concentración en el Valle de Caracas y sus colinas circundantes. El resto en Los Teques, Litoral, Tuy Medio y Guarenas-Guatire manteniendo su actual participación.

Otra alternativa: poblamiento fuerte del Tuy Medio con una nueva ciudad de 450.000 habitantes (Tesis del MOP).

Área urbana de Caracas

La hipótesis implica una población de 4,5 a 5,5 millones para 1990.

El desarrollo de la ciudad sería sobre áreas planas y áreas montañosas. Las áreas planas estarían ocupadas por las zonas comerciales y residenciales de alta densidad, así como las zonas de empleos y servicios. En las colinas estarían ubicadas las zonas residenciales de viviendas unifamiliares o sectores de baja densidad.

Sería necesario contar con un aumento de 1,5 millones de puestos de trabajo y se precisaría suelo para fijar este excedente.

Los puestos escolares que, en 1966, son 300.000 llegarían al millón en 1990. La reserva de suelo sería muy importante.

En definitiva es necesario definir una estrategia de desarrollo urbano a nivel nacional, contemplada principalmente en la vertiente socioeconómica y con una política de planeamiento urbano en todos los niveles.

Objetivos y política para el desarrollo de la subregión metropolitana.

Se fijan en las siguientes consideraciones:

a) Papel de la subregión en el contexto nacional

La subregión de Caracas es el punto más dinámico e importante en la economía nacional.

Hay que reducir el ritmo de crecimiento poblacional hacia una mayor especialización económica.

El objetivo regional debe compartir el desarrollo con otros polos urbanos situados en otras regiones del país.

b) Distribución de funciones, evitando la duplicidad.

El área de Caracas funcionará como Polo urbano, servicio y producción (escalas metropolitana y nacional). El litoral como zona turística de recreo y comunicaciones aéreas y marítimas. Guarenas-Guatire como ciudad dormitorio. El Tuy Medio como centro industrial-residencial y Los Teques como área de expansión de Caracas.

c) Distribución de población.

—Área urbana de Caracas: 4.500.000 habitantes.

—Litoral: 350.000 habitantes.

—Guarenas Guatire: 200.000 habitantes.

Tuy Medio: 600.000 habitantes.

Los Teques: 250.000 habitantes.

Población total: 5.900.000 habitantes.

d) Interdependencia de estas Divisiones geográficas de la subregión

Comunicaciones intra-regionales

Caracas-litoral: mejorar el actual acceso de la autopista Caracas-La Guaira y abrir otro acceso por el este.

Caracas-Guarenas-Guatire: sistema expreso, continuando hasta Curiepe en la subregión de Barlovento.

Caracas-Tuy Medio: aumentar la capacidad de la autopista regional y construir un sistema expreso comunicándolo con Guarenas-Guatire.

Caracas-Los Teques: construir un sistema expreso y aumentar la capacidad de la carretera Panamericana.

Política de desarrollo urbano inducido.

Acción decidida de evitar el aumento exagerado de la concentración, estimulando desarrollos de nuevas áreas de la subregión y aumentando sus atractivos.

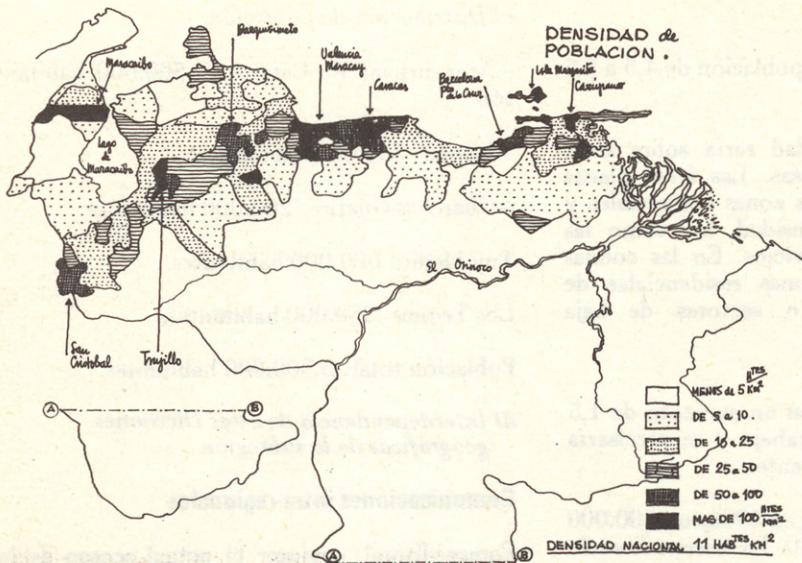
Fomentar inversiones en nuevos núcleos de desarrollo.

Política de localización industrial

Aunque la base de la subregión es del sector terciario (servicios) hay que preparar importantes áreas industriales en la subregión, integrándoles en el sistema general.

Política sobre desarrollos recreacionales

Zonas nuevas de recreación de montaña y de playa, parques nacionales y metropolitanos.



El desarrollo urbano ha señalado aún más este carácter lineal sobre todo en el área central, donde se dibuja muy claramente el eje urbano principal del país, formado por la capital y su desarrollo hacia el oeste a través de las ciudades de Maracay, Valencia y Puerto Caballeo. La autopista construida marca este eje y la población que se agrupa alrededor del mismo constituye el área urbana de mayor densidad del país.

A diferencia de España, que es un país redondo, muy densificado en sus costas y con una capital artificial situada en su centro, Venezuela presenta una concentración de tipo urbano en su zona norte, quedando el resto del país prácticamente vacío.

Mi país, con medio millón de kilómetros cuadrados, tiene 34 millones de habitantes y 78 habitantes por hectárea. Venezuela, con 900.000 kilómetros cuadrados, tiene 70 millones y 11 habitantes por hectárea. Pero los dos países tienen vacíos demográficos y zonas congestionadas.

Respecto de Caracas expresó su opinión de que se trata de una ciudad también singular, enclavada en un bello paraje. Caracas puede calificarse como una concentración urbana en vías de transformación. La escala humana ha sido rota por un sistema de comunicaciones muy brillante pero que destroza las comunidades urbanas, en la cual el hombre ha sido pospuesto al coche, que se ha convertido en el rey de la ciudad. Por otro lado, la mezcla de nuevas edificaciones de altura con las zonas de vivienda unifamiliar y las extensas áreas ocupadas por las zonas suburbanas de ranchos dan una impresión de verdadero caos anárquico que refleja el proceso de desarrollo de la ciudad.

Pensamos que el METRO ha de ayudar a resolver, en buena parte, el angustioso problema de tráfico de Caracas. Más de 200.000 coches circulan por la ciudad y por su espléndida red arterial rápida, insuficiente dadas las dimensiones de la aglomeración urbana.

La estética urbana se encuentra lesionada por una explosión de gigantismo que va densificando el área urbana con la consiguiente degradación del medio. Sin embargo, a pesar de todo lo que indico, el espectáculo urbano en su conjunto produce una impresión extraordinaria y deben establecerse unas normas ordenadoras urbanísticas en las que se evite la continuación del proceso de aumento de densidad de la capital del país.

Quedan aún barrios residenciales de buen nivel, muy gratos: San Bernardino –la Florida– Prados del Este, Country Club, donde a toda costa deberían ser no tolerados los edificios de altura.

Y el esfuerzo principal de las autoridades debe tratar de resolver el problema de la eliminación de las inmensas áreas de ranchos, que, a nuestro juicio, no deben ser sustituidos por bloques gigantes. Planes especiales de remodelación, de tipo horizontal, deben ser aplicados en estas áreas suburbanas. Creo que este es el camino más acertado y algunas actuaciones hemos visto en este sentido.

Nosotros, en España, a los planes generales urbanos los llamamos Planes de Ordenación Urbana. Se trata de imponer o reglamentar un orden donde existe un desorden o un caos. El Plan Urbano de Caracas 1970-1990 prejuzga y con acierto un freno en el desarrollo desordenado de la ciudad y es compatible con un verdadero plan de descongestión de ámbito territorial del área metropolitana de Caracas.

El asentamiento previsto en el Tuy Medio y los desarrollos del litoral, de Guareñas-Guanare y de Los Teques, me parecen imprescindibles y necesarios a corto plazo.

En resumen y en definitiva nos preocupa la dificultad de frenar la invasión de construcciones gigantes dentro del área urbana edificada de Caracas y en forma muy especial si estos programas afectan a los bellos espacios verdes de la conurbación actual.

El camino, repito, es entrar de lleno en planes parciales de remodelación de densidad moderada, y, sobre todo, en la zona histórica de Caracas, donde he tenido la ocasión de conocer un proyecto muy bien orientado, donde se proyecta establecer un área peatonal especialmente grata.

PONENCIA SOBRE "EL SISTEMA NACIONAL DE CIUDADES" EL CASO DE CARACAS.

Al final de la exposición del tema, que corrió a cargo del sociólogo Omar Hernández, miembro de la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano, interno García-Pablos, manifestando en principio que, sin duda alguna, Venezuela, sobre todo para un extranjero, es un país realmente singular. El asentamiento poblacional es claramente de tipo lineal y se produce en dirección este-oeste, paralelo a la línea de la costa del Caribe.

Ninguna de sus grandes poblaciones está situada directamente sobre el mar. Este es el caso de Caracas, que fue fundada en un valle y posteriormente ligada al puerto de La Guaira, su puerto natural, por una carretera que fue, finalmente, sustituida por una autopista.

