

CONVERSACIÓN CON:

# Gustavo Ferrero Tamayo

▶ **Carla Urbina**

Edición de texto y relatoría.

Profesora Maestría en Diseño Urbano Universidad Metropolitana

## Protagonista del urbanismo moderno en Venezuela

OSCAR GRAUER / MODERADOR

El 17 de febrero del 2005 en el Auditorio Julio Sosa Rodríguez de la Universidad Metropolitana, tuvimos una conversación pública con Gustavo Ferrero Tamayo. Arquitecto egresado de la Universidad Nacional de Colombia, formó parte de la directiva de la Comisión Nacional de Urbanismo, de la Corporación Venezolana de Guayana y del Centro Simón Bolívar.

El arquitecto Ferrero Tamayo ha sido partícipe en los cambios de la ciudad moderna. Sus reflexiones definen los misterios que hay detrás de la ciudad de hoy.

**Oscar Grauer:** Su trayectoria profesional se inicia en la década de los cincuenta. En ese entonces, Caracas comienza a recorrer el camino de la modernidad. La modernidad entendida como el movimiento surgido de los preceptos del CIAM, siendo Le Corbusier su abanderado.

Nuestro deseo es que comparta sus recuerdos de aquel momento y nos ayude a recorrer la historia. En ese sentido, le pregunto: ¿Cuál era el sentimiento generalizado en ese entonces en Caracas?, ¿Cuáles fueron las fuentes de inspiración para ese sueño que se planteaba para la capital?, ¿Fue una decisión consciente por parte de la dirigencia política, o de la profesional, o más bien, una combinación de ambas?, ¿Qué es lo que hizo que este país y Caracas en particular, abordaran la modernidad de una manera que quizás ninguna otra ciudad del mundo lo hizo?, ¿Por qué Venezuela y Caracas se enrumbaron por ese camino?, ¿Cómo y por qué del Plan Rotival para modificar Caracas en 1939?

**Gustavo Ferrero Tamayo:** Yo quisiera antes de contestar tu pregunta, intervenir y mencionar a dos personajes que están vinculados con la conversación. El primero es Julio Sosa Rodríguez que es el nombre que lleva esta aula. Él fue un urbanizador exitoso, un buen amigo mío y creador de las urbanizaciones La Floresta (donde está la Estancia), Chuao y Club de Campo.

Ahora voy a mencionar sólo Chuao porque allí hicieron unas obras de ingeniería muy importantes. Las Mercedes, la quebrada de Baruta y el río Guaire, inundan Chuao, que está protegido hoy por un dique marginal que uno no puede ver (han hecho un estacionamiento allí). La quebrada de Baruta todavía inunda las Mercedes. Ese fenómeno seguramente lo había conocido Julio Sosa. En Chuao él hizo un movimiento de tierra que no se nota ni se sabe, se elevó Chuao un metro cincuenta “toda la urbanización”.



## Conversaciones con:



**Gustavo Ferrero Tamayo**  
Protagonista del urbanismo moderno en Venezuela

Trajo la tierra de las colinas, de manera que Chuao no se inundara. Decir eso en el aula que lleva su nombre es muy importante para mí en un ambiente donde hay gente relacionada con el urbanismo.

El otro personaje es Rotival. Oscar me tradujo aquí un párrafo de Maurice que lo retrata: “vemos la verdadera vocación de Maurice Rotival como profesor, quien con una libreta y una caja de creyones puede transmitirle a su audiencia un conocimiento claro de un país lejano o una visión del futuro de su propia comunidad”. Aquí hay un resumen muy claro de lo que era él: un maestro.

Él vino aquí en el año 39 y luego regresó cuando se creó la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU), luego fue asesor de la CNU con visitas periódicas a posteriori, en los años 50s. Pero le tocó actuar con un grupo de gente joven (para la época) como eran Juan Vegas, Julián Ferris, Jorge Romero y Carlos Guinand. Él tenía vocación de maestro, siempre andaba enseñando. Más que enseñando a dibujar, más que diseño urbano, enseñando a pensar. La mejor enseñanza era esa, lo enseñaba a uno a pensar antes de diseñar.

Vamos ahora a la pregunta, sólo quería cumplir con este par de personajes que están relacionados con la conferencia

Yo no fui partícipe ni del Plan Rotival, ni de la creación de la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU), así que ¿qué ambiente tenía Caracas en el año 39? No sé, yo estaba muy joven.

Un grupo de hombres se reunieron e hicieron el decreto de la CNU. Delgado Chalbaud muy amigo de Rotival, Carlos Raúl Villanueva y Rotival, junto con Manuel Pérez Guerrero decretaron y lograron que se creara la CNU.

El gobernador Mibelli trajo cuatro franceses: Rotival, Prost, Lambert y Wegestein. Lambert y Rotival volvieron luego.

Rotival no era arquitecto, no era urbanista, Rotival era ingeniero. Llegó a ser Coronel de aviación y estudió algo de leyes, economía y finanzas. Por eso es que a mí me parece que el plan hay que seguir llamándolo Rotival. Pero, me da la impresión que ese plan era de Prost que era el maestro que le enseñó urbanismo a Rotival, y que Lambert fue el diseñador porque él era un arquitecto de Bellas Artes.

Con esa duda yo creí que el plan de Rotival había sido dibujado en Francia y traído a Caracas. Entré con esa preocupación y Armando Scannone me dice “tienes que ir a hablar con alguien antes de que se mueran porque todo el mundo se está muriendo”. Entonces me fui a buscar a Vegas que era uno de los miembros de la CNU, probablemente supiera. Alcancé a llegar a su velorio, la previsión se cumplió. Pero allí me encontré con Alfredo Rodríguez Amengual (muy ligado a todo lo que es urbanismo porque es el fundador del banco de Eugenio Mendoza), y resulta que llegué a puerto, porque él y Pedro Pablo Aspúrua fueron los dos dibujantes del Plan Rotival de la revista del año 39. Entonces me confirmó que Rotival había estado aquí en esa época y que los dibujos no fueron hechos en París sino en Caracas.

**OG:** Dado que el Plan Rotival precedió a la CNU, ¿recuerda la razón para la creación de esta comisión? ¿Para qué se crea en ese momento? ¿Háblenos de su experiencia a partir de su entrada en la CNU y qué se hizo en ese entonces? Seguramente

Las Mercedes, la quebrada de Baruta y el río Guaire, inundan Chuao, que está protegido hoy por un dique marginal que uno no puede ver (han hecho un estacionamiento allí). La quebrada de Baruta todavía inunda las Mercedes. Ese fenómeno seguramente lo había conocido Julio Sosa. Entonces en Chuao él hizo un movimiento de tierra que no se nota ni se sabe, pero el elevó Chuao un metro cincuenta “toda la urbanización”. Trajo la tierra de las colinas, de manera que Chuao no se inundara.

esta comisión impulsó la modernidad caraqueña. Al inicio de la década de los cincuenta, se construía –por decir algo emblemático– la Universidad Central de Venezuela y el Centro Simón Bolívar.

**GFT:** Es correcto digamos. El ámbito de la CNU era de todo el país. Se hizo para hacer planos reguladores para cada ciudad. Se hicieron en la época en la que yo estuve de director, siete planes reguladores.

Pero los verdaderos creadores del Plan fueron Villanueva, Martínez Olavarría y Rotival.

**OG:** Probablemente era para llenar un vacío, viendo que Venezuela se enrumbaba por un camino de desarrollo, ¿no?

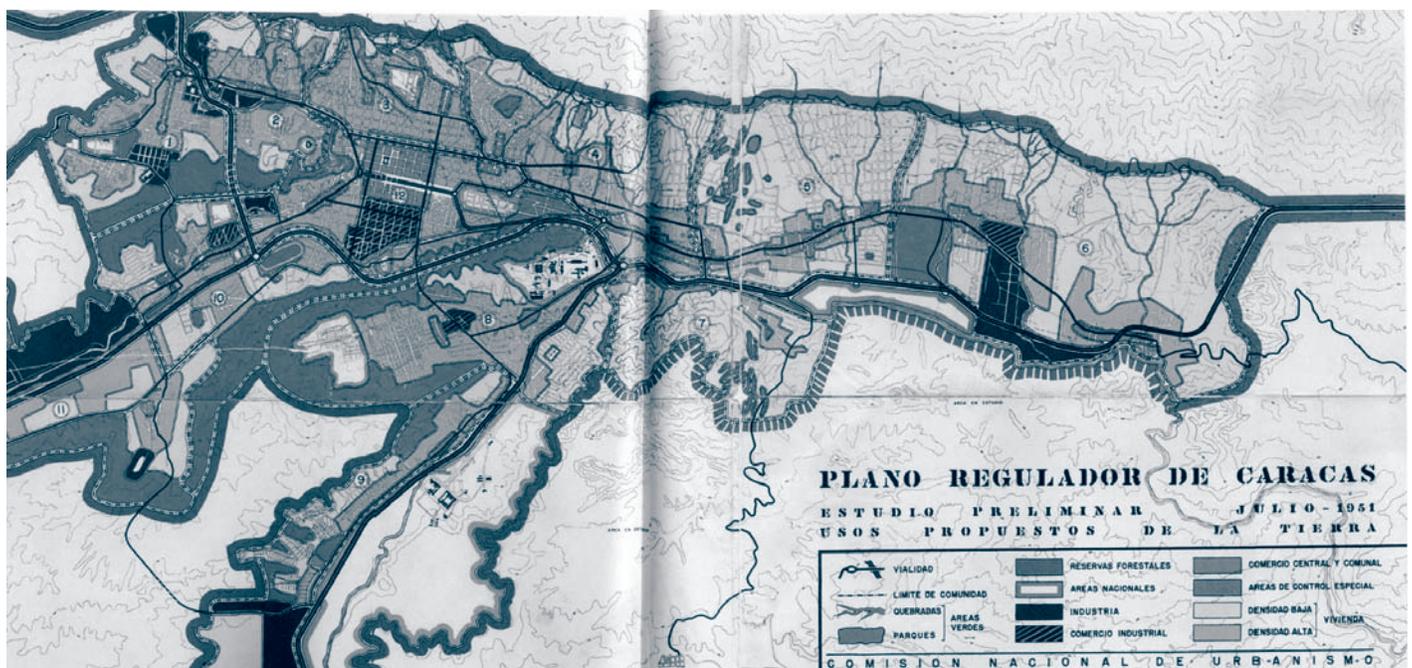
**GFT:** Había un ambiente como presupones tú y como especulo yo, para que apareciera la CNU.

**OG:** Cuando habla de “ambiente”, me surgen unas preguntas: ¿Era Caracas, en ese entonces, una ciudad congestionada? ¿Cree que la Comisión surge por reacción a problemas que ya estaba confrontando Caracas? ó ¿es más bien un planteamien-

to a futuro para encauzar el desarrollo, a pesar que las cosas iban bien?

**GFT:** Creo que la segunda parte de lo que tú dices es lo correcto. No había grandes problemas. Claro, toda ciudad pequeña también tiene problemas. Claro, si tenía las calles más angostas, con unos pocos vehículos iba a tener más congestión, siempre hay problemas. Pero no creo que los problemas fueran tan graves que ameritaran una autoridad de urbanismo de esa naturaleza. Yo creo que es más la segunda parte de tu pregunta, en el sentido de que había una visión de como ordenar el futuro de las ciudades en Venezuela. Alguien estaba pensando en eso, yo creo que eran Villanueva, Martínez Olavarría y Rotival.

Ese urbanismo que se hizo, comparado con lo que tu tienes aquí del postgrado en Diseño Urbano, yo diría que es un urbanismo muy elemental. No había la suficiente información técnica para que los urbanistas tuvieran más herramientas de trabajo como las que tienen hoy. Se trataba de definir



básicamente: el área posible de la ciudad, una estructura vial y una distribución del centro de las áreas de vivienda y las áreas de trabajo. No pasaba de ser eso.

Yo creo que el urbanismo no debe nunca ser algo a nivel nacional, ese es un error. Quizás debe haber un organismo coordinador del urbanismo en cada ciudad. Sacar el urbanismo de la gente que vive en una ciudad es un error muy grave. A tal punto que voy a contar una anécdota que la he contado muchas veces, algo muy característico del urbanismo por telegrafía, del urbanismo hecho con aire acondicionado en una ciudad que no es la que corresponde:

En tiempos de la dictadura con Pérez Jiménez, hicimos el Plan Regulador de Ciudad Bolívar, había que entregarle el Plano Regulador a la municipalidad. Fuimos Llovera Páez (Ministro de Gobierno), Martínez Olavarría (presidente de la CNU), el Ministro de Obras Públicas y prácticamente todos los miembros de la CNU (que eran Chataing, Guinand, Armando Vegas). Entonces hicimos una presentación, para la cual nos habíamos ido anteriormente la gente joven con una serie de paneles con todos los planos que habíamos preparado para Ciudad Bolívar. Hablaron Llovera, el Ministro de Obras Públicas, el presidente de la CNU y a mi me tocó hacer la exposición plano por plano. No sé cuánto tiempo me tardé en la exposición, pero al final del acto se acercó un señor y me dice: "mira ¿tu quieres venir mañana a explicarme esto? porque yo no entendí nada". ¿Quién era ese señor?: la autoridad máxima técnica que había en Ciudad Bolívar en ese momento, el ingeniero de Obras Públicas del Estado. Al día siguiente, estuve toda la mañana explicándole al señor el Plano Regulador de Ciudad Bolívar. Yo creo que tampoco lo entendió. Entonces...no se puede hacer urbanismo a distan-

cia, hay que hacerlo en sitio y meterse con la gente. Es la única manera.

**OG:** Eso es un aprendizaje muy importante y más aun, es indispensable que la gente lo sepa. Me permitiré opinar: el urbanismo se hace en el ámbito local y con la comunidad; hoy en día más que nunca.

Por lo que ha dicho, no sabemos exactamente de donde provino la visión de ciudad que se tenía. Vamos a tratar de especular un poco. Pregunto yo ¿No será una coincidencia entre ingresos de recursos, con una posición desarrollista del país y al tiempo con una visión modernista?, ¿Estábamos apoyándonos en la modernidad para avanzar y alcanzar la sociedad que queríamos ser en el futuro?. Es probable que haya sido una conjunción de recursos con visiones políticas, con el posicionamiento de profesionales influenciados por las ideas que se estaban dando en el mundo entero. En buena medida la planificación concebida en ese entonces, era una estructura básica de definición de vialidad primaria, sus conexiones al resto y listo; eso prácticamente se repitió en cada una de las ciudades. Por aquello de "seguid el ejemplo que Caracas dio", las ideas y los proyectos provenían de la capital. La construcción de las autopistas en los años cincuenta coincide políticamente con la dictadura.

**GFT:** Yo estoy totalmente de acuerdo con todo lo que tú estás diciendo. Vamos a hacer reflexiones sobre eso. Vamos a pensar un poco en la Caracas de los techos rojos, que ocupaba 200 has. del valle de Caracas. Yo creo que ni la CNU, ni nadie tomó previsiones y tuvo una visión futurista como para poder analizar, prever u orientar el crecimiento de Caracas. Yo creo que el área ocupada en el área central se repitió "ene" veces en el valle de Caracas, y destruyó un ambiente de haciendas de café y cañas de azúcar, que era el ambiente de la Cara-

cas de los techos rojos. Desapareció todo. No creo que nadie haya tomado previsiones para transformar a Caracas en una ciudad atractiva. Por lo contrario creo que ese crecimiento fue caótico, no tuvo una guía realmente fuerte y las consecuencias las estamos viviendo hoy. La ciudad ocupó todo el valle de Caracas y se desbordó con las rancherías que es una especie de pecado capital que como urbanista uno anda viendo y preguntándose por todas partes: ¿Qué habré hecho yo mal para que esto haya sucedido?.

**OG:** La estructura urbana de Caracas ya existía para finales de la década de los treinta. El sector privado construyó una urbanización tras de otra e independientes entre sí, conectadas a lo largo de la carretera a Petare. Con el crecimiento de la ciudad se construye la autopista, paralela a la actual Avenida Francisco de Miranda, aprovechando las riberas del río; en consecuencia se refuerza el mismo eje urbanizador.

**GFT:** Es correcto, en el plano del año 51 se puede ver.

**OG:** ¿Nos puede dar luces de cuál fue el proceso de definición de este plan?, ¿Participó en el plan? y ¿cuáles son los criterios básicos para tomar ese tipo de decisiones?.

**GFT:** El límite de la ciudad, la distribución de usos (áreas industriales, el centro de la ciudad y las áreas residenciales) y una estructura vial.

**OG:** En un artículo del Profesor Lorenzo González de La Universidad Simón Bolívar, leí que Robert Moses (el responsable de las autopistas en Nueva York), vino a Venezuela. ¿Tuvo él algo que ver con Rotival?

**GFT:** Yo se lo oí mencionar varias veces a Rotival. Pero de eso que tú dices, no tengo mayor información.

**OG:** Vamos a hablar entonces de otra posible influencia. En una ocasión tuve la grata oportunidad

de hablar con alguien que usted acaba de mencionar, con el Dr. Pedro Pablo Aspúrua, en ese entonces yo estaba trabajando en mi tesis doctoral. Me gustaría que me aclarara algo que tiene que ver con las ordenanzas de zonificación. Y aquí entra en la palestra alguien que aparentemente no tiene que ver con esta gente, viene de Berkeley y se llama Francis Violich. Según Pedro Pablo, Violich fue el que introdujo todos estos criterios de ordenanzas de zonificación en Venezuela, mas o menos para esa misma época. ¿Recuerda algo?, ¿estuvo usted involucrado?

**GFT:** Fui y soy un gran amigo de Francis Violich. Él estuvo casado con una hermana de Tomás Sanabria, con Mayita Sanabria. Un hijo de él estaba en la Guayana, Tony Violich. Un hombre muy trabajador, que iba al detalle del urbanismo y claro hay mucha influencia de él en el detalle; en las cuestiones que Rotival no entraba. Rotival era el hombre de los grandes trazados, de las grandes ideas, pero el detalle se lo dejaba a la gente que venía detrás. Es una escuela importantísima la Escuela de Berkeley. Sin embargo en la ordenanza de zonificación, la del gobernador Piertri se introduce el Gabarito. El Gabarito norma que el alto de la edificación debe ser proporcional al ancho de la calle. La ordenanza de Piertri introduce ese elemento de diseño en la ciudad en los años 41-42.

Con esta ordenanza de zonificación, se introduce un patrón urbano totalmente distinto. Yo estoy de acuerdo con la ordenanza de zonificación que se produce en esa época porque organiza las áreas residenciales, organiza las áreas industriales; pero estoy en total desacuerdo con la organización que le da a los centros de la ciudad.

La zonificación en el centro de la ciudad hace que la altura del edificio es producto del tamaño del terreno. Estoy seguro es que ese sistema de zonificación es nefasto.

En el magnífico trabajo de diseño urbano que hacen ustedes en el Litoral, hay un diseño que se hace para cada sección, coherente con la volumetría. No se debe zonificar si no hay diseño previo. El diseño debe ser el producto que se hace con la comunidad *in situ*, tal como ustedes hicieron en el Litoral.

**OG:** Quisiera que muchos jóvenes hoy en día pudieran entender lo que usted acaba de decir y lo pudieran aplicar. En realidad, si analizamos la visión que se proponía para la totalidad de la ciudad, ésta se circunscribía a establecer ciertos trazados y ya, todo lo demás se dejaba casi al azar, dependiendo de la parcela. El intermedio entre la totalidad y la parcela quedaba completamente a la deriva. Creo que es eso a lo que se está refiriendo ahora. Es lo que significa diseño urbano, que es atacar realmente la problemática *in situ* y ver primero la totalidad para luego atacar la particularidad.

**GFT:** Hay algo que quiero decir acerca del Plan Rotival del año 39. Simultáneamente con ese Plan se entregó un Plan del Colegio de Ingenieros (CIV), donde el valle de Caracas lo trataban un poco como el urbanismo de Miami, que tiene una gran cuadrícula con grandes vías cada kilómetro, y dentro de ese kilómetro cuadrado tú podrías hacer lo que quisieras. Hay unos trazados totales que se respetan. Probablemente hubiese sido bueno unas vías Este-Oeste completo (una, dos o tres) y unas vías Norte-Sur.

Viendo el trabajo del Litoral me di cuenta y reafirmé lo que pensaba, de lo pésimo del urbanismo que se desarrolló en Caracas ocultando las quebradas. Si esas vías se hubiesen sumado unas vías Norte-Sur que destacaran las quebradas que habían, quizás tendríamos una Caracas muy distinta. Pero eso es así como que si mi abuela tuviera ruedas fuera tranvía. Esas son siempre especulaciones que hay que hacer. ¿Qué se hizo?, ¿qué no se hizo?,



Rotival y Ferrero Tamayo. Archivo: Ferrero Tamayo.

¿qué pudo hacerse?, ¿qué no se pudo?. Eso es importante que la juventud oiga esas cosas para que vea que no hubo una sólo concepción.

Por cierto que esto tiene mucho que ver con el párrafo que leí de Rotival. Hubo muchas controversias entre Edgar Pardo Stolk (Ministro de Obras Públicas) y Rotival en el CIV. Rotival se aparecía en el CIV con atriles de papel y creyones pastel. Había una discusión de atravesar o no el Country Club con una avenida, esa era la controversia. Rotival se oponía porque tenía la concepción de áreas que había que respetar, y más bien intervenir las Norte-Sur que las Este-Oeste. Rotival sacaba sus creyones y hacía una serie de *sketchs* maravillosos.

**OG:** Volvamos a hablar de la tía que se convierte en tranvía. Obviamente lo hecho, hecho está, pero hoy en día todavía podemos hacer cosas. Por ejemplo, refirámonos nuevamente al Litoral. Podemos aprender lecciones viendo lo que se hizo y aprovechar para actuar correctamente. Ver aquello que hicimos bien o mal y descubrir qué oportunidades nos brinda hoy para recuperar las quebradas y minimizar los errores que cometimos. Este quizá es uno de los objetivos de entender nuestra historia, ver cuáles fueron nuestros errores y cuáles los aciertos.

Por un momento, salgamos de Caracas y vayámonos para Ciudad Guayana. Quisiera que nos

No creo que nadie haya tomado provisiones para transformar a Caracas en una ciudad atractiva.

Por lo contrario creo que ese crecimiento fue caótico, no tuvo una guía realmente fuerte y las consecuencias las estamos viviendo hoy. La ciudad ocupó todo el valle de Caracas y se desbordó con las rancherías que es una especie de pecado capital que como urbanista uno anda viendo y preguntándose por todas partes: ¿Qué habré hecho yo mal para que esto haya sucedido?.

Guayana tiene muy poco que ver con el urbanismo y muchísimo que ver con dos elementos fundamentales: el hierro y la electricidad...

hablase de la creación de esa nueva ciudad. Cuando se decide hacer ciudad Guayana se invita al *Joint Center* de dos universidades muy prestigiosas que eran Harvard y MIT. A este centro se les solicita el diseño de Ciudad Guayana. Nos encantaría saber ¿Cómo se veía?, ¿Por qué el trazado?, ¿Qué le parece?, ¿Cuáles eran los ideales que se manejaban?, ¿Qué se logró?, ¿Cómo lo ve hoy en día?. Me imagino que estuvo en contacto con Kevin Lynch.

**GFT:** A Kevin Lynch no lo concí. Pero si conocí a Donald Appleyard y a Willo von Moltke. Ciudad Guayana tiene muy poco que ver con el urbanismo y muchísimo que ver con dos elementos fundamentales: el hierro y la electricidad. La gente quería llevar el ferrocarril de Ciudad Bolívar y hacer el desarrollo que ocurrió en Guayana en Puerto la Cruz. Hubo gente que defendía esa tesis, sin embargo aparece un personaje de gran formación francesa también (que habla el francés como su propio idioma) que era Rafael Alfonzo Ravard. Él convence al presidente de que era necesario hacer una ciudad en Guayana porque el territorio del Estado Bolívar estaba desocupado. Eso se combina con la formación de la Corporación de Guayana que no se hizo para hacer a Ciudad Guayana. Eso vino posteriormente. Lo primero que se pensó fue la siderúrgica del Orinoco y el desarrollo del potencial hidroeléctrico de la Guayana.

Alfonzo Ravard era una especie de Quijote. Yo le hablaba a Rafael Alfonzo del Caroní y perdía el juicio. Voy a echar el cuento: Llegaba y se iba noche y día (estaba soltero). Se ponía de noche al lado del río Caroní para ver como iban a cerrarlo. Entonces la Orinoco Mining traía rocas y se la tiraban al río para cerrarlo y poder trabajar en seco. En la noche seguían tirando piedras y allí estaba Rafael Alfonzo. Verás que lo que tenía en mente

Rafael Alfonzo, era el desarrollo del Orinoco. Pero había otro elemento, la siderúrgica que comandaba Joveda Páez. Pasó de Joveda Páez a ser de un Instituto de la Siderúrgica, luego a ser una parte de la Corporación de Guayana y se incorporó el hierro a la Guayana. Necesitaban crédito internacional muy importante y el Banco Mundial no creía mucho en el desarrollo de Caroní. Entonces Rafael Alfonzo muy inteligentemente dijo bueno vamos a meternos en una ciudad, MIT y Harvard fueron con planos y estudios al Banco Mundial y entonces así aflojaron todos los reales.

Fue un ejercicio muy bello. Por ejemplo Willo von Moltke estaba con Juan Andrés Vegas. Cada uno de ellos tenía una contraparte nacional. Había una serie de individuos escogidos por Rafael Alfonzo, que trabajaban al unísono con ellos, de manera que adquirieran experiencia de Harvard y MIT y al mismo tiempo ellos pudieran tener conocimiento de lo que estaba sucediendo *in situ*. Vino un ingeniero de transporte de Philadelphia muy acreditado y maravilloso, vino un economista que hizo toda la parte de economía con Roberto Álamo Blanco. Fue un ensayo de trabajo conjunto muy interesante y muy bueno. Yo no participé porque yo seguía estando arriba, en el directorio. Participaron Juan Andrés Vegas y toda esa gente.

**OG:** Ya que estamos refiriéndonos a la creación de Ciudad Guayana, nos gustaría escuchar su versión de esta nueva ciudad.

**GFT:** Lo que había allí era un pueblito que se llamaba San Félix que tenía 2000 habitantes. La siderúrgica la habían hecho en Matanzas a 30 kms. De Matanzas a Puerto Ordaz habían 30 kms., lo único que existía del otro lado, era el pueblo que había hecho la Orinoco Mining con la participación de José Luis Sert. Había la intención de la gente, de los empresarios, que iban a aparecer una



serie de industrias desde Matanzas hasta Puerto Ordaz, cada una con su campamento, como la ley le ordenaba. Yo tenía experiencia porque había trabajado en una oficina de ciudades mineras y petroleras, y estábamos tratando de que en lugar de que hubiese campamento hubiera ciudad. Teníamos toda una filosofía tratando de ponerla en Paraguaná –yo tengo un trabajo sobre eso–. Entonces convencí a Rafael Alfonzo que no era posible, que era preferible hacer una ciudad, y no una serie de campamentos. Al principio no me fue posible, pero una vez que lo convencí eso fue una locomotora.

A él se le ocurre traer a los de Massachusetts Institute of Technology (MIT), por que él se graduó de ingeniero allí. Y alguien le habló del Joint Center de estudios urbanos MIT-Harvard y entonces se empezó a diseñar. El primero que empezó a diseñar fue Willo von Moltke, que es un urbanista brillante que tiene unos dibujos muy bellos que están en la revista del año 63 de la Corporación de Guayana. Él quería poner la ciudad dentro de las islas que están en el Caroní bajo, en la isla del Picapica. Entonces lo convencieron de que era muy costoso porque era en base a puentes, por lo que decidió que la ciudad debía hacerse arriba. Se hicieron unos modelos, y resultó que Alta Vista era el mejor sitio. Creo que pocas ciudades en Venezuela, a excepción del Litoral, han tenido tantos profesionales del urbanismo como Ciudad Guayana. Se hizo un excelente trabajo.

**OG:** Por último antes de abrir el ciclo de preguntas al público: ¿Cómo nos sugiere que estudiemos nuestras experiencias urbanísticas en Venezuela en los últimos cincuenta años, de manera que entendamos los aciertos y errores que se cometieron?

Conversaciones como ésta nos abre una cantidad de ventanas para entender nuestra propia his-

toria ¿Qué le sugeriría a un estudiante acerca de cómo poder leer la ciudad?

**GFT:** Para mi eso es un misterio. Pasar por ejemplo del Plan Rotival al Silencio es un misterio.

Donde está el Silencio había una plaza donde estaban los ministerios, había un peristilo que se incorporaba El Calvario y se metía hacia Caracas. Y llegó el Silencio y acabó con esa concepción y llegó otra. Yo no quiero decir que ésta fuera buena y la otra mala, pero si hubo un cambio radical. Luego Rotival hace el Centro Simón Bolívar (CSB). El CSB tiene un concepto completamente opuesto al Plan Rotival y es Rotival el que concibe el CSB.

El crecimiento de la ciudad es bestial, y también el andar detrás de Caracas para poderla gobernar, por eso para mi es un misterio todo.

Después se expropia el Conde para hacer el Centro Cívico. Cuando se prolonga la Avenida Bolívar, desde Catuche a la Plaza Morelos, se prolonga la Avenida Bolívar, se acaba con el Centro Cívico, que consistía en enlazar el Parque los Caobos con la quebrada de Catuche.

Han sucedido tantas cosas. Por ejemplo, se hizo en la Comisión de Urbanismo un esquema de un centro cultural. Se ha hecho mas o menos, pero no tiene nada que ver con el esquema que hicimos.

Surgió primero el Ateneo, después el Teresa Carreño, después la Galería de Arte Nacional, la ampliación que hizo Villanueva del Museo de Bellas Artes, pero había un esquema que ha podido guiar. ¿Que pasó, que pasó?, para mi es un misterio. Yo no se cómo hacer para que eso no se le vaya a uno de las manos. Lo que está sucediendo un poco con el Litoral. No es posible que haya un trabajo tan bueno como ese y que le estén dando la espalda. ¿Quien, por qué, cuándo?, para mi no tiene ninguna explicación, para mi es un misterio.

¿Que pasó, que pasó?, para mi es un misterio.

Yo no se cómo hacer para que eso no se le vaya a uno de las manos.

Lo que está sucediendo un poco con el Litoral.

No es posible que haya un trabajo tan bueno como ese y que le estén dando la espalda.

¿Quien, por qué, cuándo?, para mi no tiene ninguna explicación, para mi es un misterio.

En los siguientes minutos, arquitectos, amigos, estudiantes y familiares de Ferrero Tamayo complementaron la conversación.

Nuevos datos acerca de las posibles discusiones entre Villanueva y Rotival, por el cierre del eje hacia el Parque el Calvario, son planteados por Jorge Rigamonti (Arquitecto. UCV). Rafael Valery (Arquitecto-urbanista) plantea la necesidad de tener criterios claros en la ciudad, a través del ejemplo de Berlín unificado urbanísticamente incluso antes de ser derribado el muro. Armando Scanonne (columnista de prensa) nos habló de Caracas y la repercusión de actuar puntualmente. Ana María Olalde (Matemática. Estudiante de la MDU) mostró su interés por las nuevas posibles estrategias para la actuación en Caracas, para lo cual GFT apuntó la necesidad de preservación de la naturaleza del Valle, el volcarse a las quebradas, apropiarse de las vistas del Ávila, conexiones Norte Sur y el trabajo en los asentamientos espontáneos.

Del público se levanta un joven arquitecto y dice "yo soy Gustavo Ferrero el nieto del Sr. Ferrero". Su intervención apuntaba a cómo influyen la política, los momentos históricos y la conjunción entre voluntades políticas y especialistas en el desarrollo de la ciudad. Ferrero Tamayo recrea el panorama del desarrollo de Bogotá en los últimos años debido a una buena y continua gestión local, y afirma que:

"en el momento en que el político coincida con el técnico los resultados van a ser buenos, pero normalmente no es así. Y no es culpa del político es culpa de nosotros que no sabemos venderle la idea al político. En el momento en el que nosotros aprendamos a venderle la idea al político en ese momento él lo va a hacer bien"

Y luego de los aplausos, mirando hacia un público agradecido, dice Ferrero Tamayo:

"como siempre, me queda mucho por decir"