



REPORTAJE DE CIUDADES

Cuaderno Urbano N° 5, pp.177-184, Resistencia, Argentina, Junio 2006



Caracas

¿Aún la sucursal del cielo?

A los 438 años, Caracas sigue siendo una ciudad llamativa y seductora. A pesar del caos, la desintegración espacial, la falta de planeamiento urbano, el hacinamiento en las zonas más pobres, la inseguridad y la crisis de los servicios públicos. Caracas cuenta, desde su nacimiento, con unas cuantas gracias naturales que la hacen una ciudad definitivamente especial.

Originalmente ubicada en el Valle de Caracas, la capital de Venezuela se encuentra rodeada de soberbias montañas lideradas por el cerro El Ávila, surcada de punta a punta por el río Guaire, y bañada en las tardes por una luz exquisitamente espesa y tenue a la vez. No en vano, en una época no muy lejana fue conocida entre los venezolanos como “la sucursal del cielo”. Con un clima envidiable, que normalmente oscila entre los 18° y los 26°C, una población de apenas 350 mil habitantes en los años 50s, y el verdor que la caracteriza, Caracas se convirtió en el ícono de la modernidad en Venezuela y, en consecuencia, un sueño de luces para los habitantes del campo, quienes comenzaron a inmigrar en busca de una vida mejor. Y aunque el crecimiento acelerado y no planificado de la ciudad —reforzado por las diversas crisis económicas de las últimas dos décadas— nos han hecho olvidar aquella metáfora, Caracas parece seguir teniendo cierta conexión con el cielo.



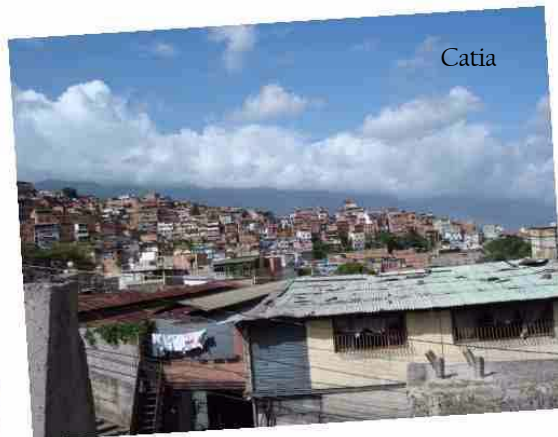
Caracas

¿Aún la sucursal del cielo?

Como observara Alan Gilbert (1998: 9) en su libro *The Latin American City*, en Caracas “todo parece estar en el aire: montañas, edificios de apartamentos, bloques de oficinas, avisos publicitarios, y hasta las barriadas”. Ciertamente, aparte de su forma alargada, siguiendo el curso del río Guaire y los vaivenes del Ávila en 25 kilómetros de Este a Oeste —mientras cuenta con apenas unos cinco kilómetros de ancho—, Caracas es una ciudad definitivamente *vertical*, donde un *tridimensional* imaginario urbano, con seguridad, cuenta con la altura como un elemento clave, producto tanto de la naturaleza como de la arquitectura caraqueñas.

Caracas es una ciudad que siempre puede ser vista desde arriba y hacia arriba. Por estar contenida en un espacio geográfico limitado por montañas de diferentes alturas, y al mismo tiempo tener rascacielos y altos edificios residenciales y comerciales, desde prácticamente cualquier sitio de la ciudad se puede ver buena parte de ella. No es necesario subir al magnífico Hotel Humboldt, situado en la cima del Avila, a 2.200 metros de altura sobre el nivel del mar, para apreciar buena parte de la extensión caraqueña, y contemplar la amalgama de espacios tomados por asalto por la modernidad, la pobreza, el consumismo, el *nuevorriquismo* o la exclusión.

Visible desde toda la ciudad, el cerro El Ávila es el Norte del caraqueño. Es la única referencia que no cambia en Caracas, una ciudad caracterizada por un vertiginoso cambio morfológico y referencial. El Ávila, majestuoso, es el único cerro intocable de la ciudad. Su condición de Parque Nacional le ha otorgado inmunidad frente a las invasiones y a



Norma Verónica Madrid Bolívar

Doctorado en Antropología (candidata), Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas, Centro de Antropología, Caracas, Venezuela. MSc en Planificación y Políticas Sociales para Países en Desarrollo, London School of Economics and Political Science (LSE).

la construcción de nuevos asentamientos humanos, fenómeno que se repite constantemente en cualquier otro cerro del valle.

La desigualdad socioeconómica en Caracas es especialmente evidente en términos espaciales y arquitectónicos. Esa misma contención geográfica, dada por la condición de valle, que le da continuidad visual y sentido de integración a la ciudad, se convierte al mismo tiempo en el elemento que nos permite visualizar la gran desintegración urbanística y social presentes en la ciudad, y observar de cerca las grandes diferencias socio-económicas entre asentamientos pobres, medios y altos que cohabitan en la urbe, de una manera particularmente contrastante.

Aunque todas las montañas del valle cuentan con relativa semejanza en términos naturales y geológicos, las que están ocupadas por ranchos y conforman las barriadas pobres de la ciudad son llamadas “cerros”. Mientras que las que albergan vecindarios de las clases media y alta, son llamadas “colinas”. Así, encontramos cerros y colinas juntos por toda la ciudad.

Comparada con otras ciudades de América Latina, Caracas es relativamente pequeña en cuanto a población y extensión geográfica. Sin embargo, el hacinamiento de las casi cinco millones de personas que habitan en la ciudad es evidente, sobre todo en los asentamientos pobres de los cerros.



Terminal del Nuevo Circo
en el centro de la ciudad



Caracas

¿Aún la sucursal del cielo?

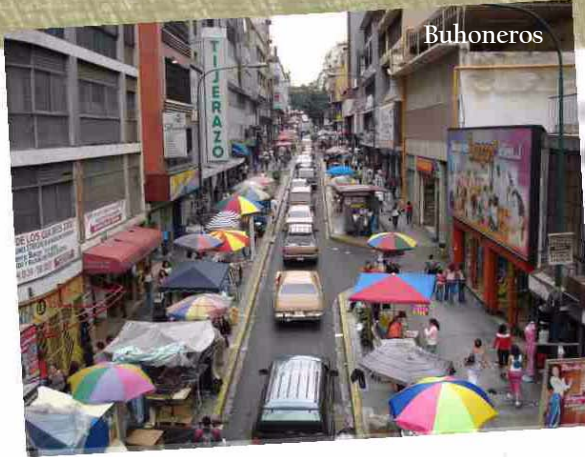
Cualquier análisis contemporáneo de Caracas debe enmarcarse en la idea de *región*, noción que ha venido a sustituir la vieja concepción de ciudad —con sólo un centro y varias ciudades *satélite*— por una visión más funcional y dinámica de las relaciones socio-espaciales que conforman lo que hoy vemos, sentimos y vivimos como ciudad: la Gran Caracas. La ciudad ha crecido fundamentalmente hacia el sur y ahora se habla del Gran Valle. La conforman cinco municipios: Libertador, Chacao, Baruta, Sucre y El Hatillo, que en su conjunto y como unidad político territorial constituyen el Distrito Metropolitano de Caracas. Sin embargo, al menos 12 jurisdicciones distintas forman parte de la dinámica metropolitana.

El funcionamiento de esta entidad supramunicipal, sin embargo, es tan confuso y caótico como la dinámica urbana de Caracas, y está muy marcado por las diferencias políticas que existen entre los alcaldes. Estas diferencias, aunadas a una seria crisis de gobernabilidad, se han reflejado también en la apropiación de los espacios públicos por parte de los ciudadanos. Entre las viviendas privadas y las propiedades comerciales existen los espacios públicos que conectan y articulan la ciudad —ciudad en términos de espacio y de gente— y que parecieran moldearse y transformarse a sí mismos, paralelamente al surgimiento de nuevos patrones de espacios privados. Es evidente que la depresión económica y el crimen han cambiado dramáticamente los espacios y la vida pública y privada. Los crecientes niveles de desigualdad social y las tensiones políticas de los últimos años en Venezuela han producido nuevas formas de manipular la exclusión en la ciudad. La privatización —mayormente ilegal— de los espacios públicos puede ser vista como una demanda o reclamo de los ciudadanos que han sido abandonados por la democracia. Esto genera una incapacidad de compartir los espacios públicos, resultado de las fallas de la democracia en asegurar efectivamente el ejercicio de los derechos civiles, políticos y socioeconómicos de los ciudadanos. Y la demanda por el uso de los espacios públicos de maneras diferentes podría percibirse como una inesperada expresión o ejercicio de ciudadanía.

El centro histórico de Caracas es ahora sede de miles de vendedores informales, mejor conocidos como “buhoneros”, y también símbolo de los afectos al partido de gobierno quienes han tomado permanentemente una de las esquinas de la Plaza Bolívar, llamada “la esquina caliente”, en un intento, tal vez, por tomar el control en situaciones de conflicto en los espacios públicos. Respecto de la propiedad privada, la fortificación de viviendas y calles (con barras en puertas y ventanas, murallas, casetas de vigilancia, barras de acceso, seguridad privada) es ahora la práctica común, cambiando así la arquitectura y el flujo de relaciones e



Entrada del Metro Estación La Hoyada, en el centro



interacciones públicas entre los caraqueños. El espacio es, sin duda, una dimensión importante de la dinámica política y social de la vida en la ciudad, donde las relaciones de poder tienen lugar y son creadas.

El sistema vial de Caracas, por su parte, es un sistema colapsado y agresivo, lleno de calles ciegas, huecos en el pavimento y pocas posibilidades de conectar el Norte con el Sur de la ciudad, ya que hay que atravesar el río y la principal autopista. Existe un total de 31 puentes para vehículos sobre el río y 21 puentes peatonales. Los cálculos de desplazamiento diario de personas en la ciudad alcanzan los seis millones, de los cuales se estima que 2,9 millones se hace en vehículos privados (48%) y 3,1 millones por transporte público (52%). La congestión, obviamente, es parte del caos urbanístico. Apartado el metro de Caracas — medio que ha funcionado notablemente bien desde su creación pero que aún tiene grandes límites de alcance geográfico —, los principales ejes viales de la ciudad son grandes espacios de concreto de tránsito vehicular que la atraviesan más no la conectan, lo cual limita considerablemente la movilización del habitante. Igualmente, el peatón se ve limitado para recorrer la ciudad caminando debido a la gran desconexión Norte-Sur y por la agresividad urbanística reflejada en la discontinuidad visual, la falta de iluminación, aceras (calzadas) defectuosas, muy angostas, invadidas por buhoneros, interrumpidas por raíces de árboles, entre otras razones.

Mientras tanto, en los cerros se desarrollan grandes sistemas de escaleras, muchas de ellas esculpidas en la tierra, que asemejan enormes sistemas sanguíneos que interconectan la vida de cada parte del barrio con el resto, y que no dejan de insinuar la conexión final de la ciudad con el cielo.

And she's buying a stairway to heaven...

Page-Plant, Led Zeppelin IV.