



CONTENIDO

Editorial: Programas de Diseño Urbano en la UNIMET, nuevas ideas

Graciela Flores de Gabaldón 1

Una más por la libertad de expresión

Oscar Grauer 3

Enlace entre academias . Una visión desde afuera (Español-Inglés)

Peter Rowe 7

Perspectivas para la ciudad de Caracas de entre siglos

Franco Micucci 12

Nuevas infraestructuras como forma de rehabilitación urbana

Joan Busquets 18

Dentro y fuera de la academia. Aportes a la comunidad. Portafolio CDU

David Gouverneur 28

Aprendiendo de la Ciudad Contemporánea. Trabajos de Grado destacados (1997-2007)

Varios 34

El desarrollo sustentable de Venezuela

Arnoldo Gabaldón 44

Confesiones desde el Ground Zero. NY

María Altagracia Villalobos 46

El Derecho al servicio del Diseño Urbano

Dolores Aguerreverre 49

Noti MDU

51

cuadernos unimetanos

EDITORIAL

Corresponde a la Maestría en Diseño Urbano presentar un nuevo número de Cuadernos Unimetanos, dedicado por segunda vez a temas urbanos, y el cual coincide con la celebración de nuestra primera década dentro de la Universidad Metropolitana. Seguidamente, ofrecemos una síntesis de los trabajos recogidos en esta entrega.

Una más por la libertad de expresión

Bajo este título, el Profesor Oscar Grauer desarrolla una visión retrospectiva sobre la Maestría en Diseño Urbano, a 10 años de su creación. El Dr. Grauer se basa en las iniciativas adelantadas, los programas concebidos, los logros, el equipo humano que la sustenta, el rol dentro de la universidad; así como su relación con el entrono. Destaca el papel de las universidades como espacios públicos de debate, creación y crecimiento intelectual y como entes que dan respuestas a las realidades del contexto donde interactúa; enfoque que subyace también, en todas las acciones que se toman dentro de la Maestría.

Urban Design at Metropolitan – A Perspective from the Outside

Peter G. Rowe, profesor de Arquitectura y Diseño Urbano de la Universidad de Harvard, diserta en sus notas, sobre sus experiencias dentro de la Maestría en Diseño Urbano de la UNIMET, desde la perspectiva del testigo externo, que ha estado relacionado con la Maestría, a lo largo de su primera década. Destaca los logros obtenidos dentro del Programa, así como las sinergias establecidas entre los Programas de Diseño Urbano de la UNIMET, y la Universidad de Harvard, no sin antes señalar, que aun existe “campo suficiente para expandirse, mejorarse y fortalecerse e integrarse institucionalmente”.

Perspectivas para la Ciudad de Caracas de Entre siglos

El Profesor Franco Micucci, nos conduce por el tema de las grandes transformaciones urbanas de las ciudades venezolanas del siglo XX, con especial énfasis en el caso de Caracas. Trata de visualizar los retos que ellas significan para los estudiosos del tema urbano en el futuro, y desarrolla diez aspectos de orden general que permiten definir mejores formas de intervención urbana, basadas fundamentalmente en lo estratégico y no en lo coyuntural. El paisaje, los espacios públicos, la infraestructura, los centros históricos, el vecindario, los asentamientos espontáneos, la periferia, los terrenos ociosos, la arquitectura pública y los desarrollos de vivienda, constituyen el motivo central de su reflexión.

Nuevas infraestructuras como forma de rehabilitación urbana

Así tituló el profesor Joan Busquets, la conferencia magistral dictada en el Auditorio de Corp Banca el 12 de diciembre del año 2003, cuya transcripción publicamos. Varios ejemplos fueron utilizados para desarrollar el tema de la rehabilitación de las ciudades medias y grandes, a la luz de la utilización de las infraestructuras que integran sus tejidos y que hacen que ellas funcionen. La Haya-Holanda, fue el caso utilizado para explicar como reparar los efectos de la infraestructura; Sao Paulo-Brasil, para exponer el caso del reciclaje de espacios abandonados por la infraestructura; Málaga-España, como

el ejemplo de la utilización del agua como infraestructura; Toledo-España, como la ciudad que enseña sobre la infraestructuras que evolucionan en los centros históricos y Barcelona-España, como el gran ejemplo de la ciudad que se reestructura.

Dentro y fuera de la academia. Aportes a la comunidad

David Gouverneur, recopila por su parte, un grupo de importantes experiencias desarrolladas dentro de la Maestría, que son un buen ejemplo de la interrelación de la Academia, con el liderazgo político y la comunidad, en la búsqueda de mejores soluciones a los procesos de transformación y creación de la forma urbana. Los casos de estudios desarrollados dentro de los Talleres de Diseño Urbano, las jornadas del Instituto de Diseño Urbano para Alcaldes; así como los planes, estudios y proyectos ejecutados por el Centro de Diseño Urbano, son solo una muestra de lo que puede hacerse, en la búsqueda de innovaciones dentro de nuestra disciplina.

Aprendiendo de la Ciudad Contemporánea. Trabajos de Grado destacados (1997-2007)

En el mismo orden de ideas que en el caso anterior, Carla Urbina hace una compilación de las síntesis de los trabajos de grados destacados con Mención de Honor, durante los primeros 10 años de la Maestría. Son 17 ejemplos representativos de las áreas de investigación que se han desarrollado en el postgrado.

El desarrollo sustentable de Venezuela

Arnoldo José Gabaldon, profesor invitado de la Maestría, aborda en su artículo el tema del desarrollo sustentable, pero no desde una connotación exclusivamente ambiental; sino desde la perspectiva del mundo en desarrollo. En ese sentido argumenta que "un desarrollo con ese calificativo, debe ser aquel, que además de ser ecológicamente sustentable, lo sea también social, económica y políticamente".

Confesiones desde La Zona Cero: Antología de Iniciativas Urbanas

María Altagracia Villalobos, egresada de la Maestría, reflexiona en su artículo sobre los proyectos presentados en el Bajo Manhattan, en los espacios que ocupara el World Trade Center y sus alrededores. Se refiere a la secuencia de iniciativas adelantadas en el sector "así como en otros contextos desiertos, injustos, masivamente destructivos, represivos, autocráticos, improductivos, inestables, las cuales son motivadas por la humana necesidad de recuperación frente a la pérdida".

El Derecho al servicio del Diseño Urbano

Dolores Aguerrevere plantea en su artículo la relación de servicio entre el derecho y el diseño urbano; destacando que el primero, está llamado a producir todas las herramientas jurídicas que permitan ejecutar los proyectos de los diseñadores urbanos; para lo cual es necesario un desarrollo normativo que garantice la seguridad jurídica que debe fundamentar este tipo de gestión.

Gracias a todos por su colaboración y apoyo, en especial a la Arq. Carla Urbina, verdadero impulso de esta publicación, la cual esperamos contribuya a la constante discusión y revisión del tema urbano.

Graciela Flores de Gabaldón
Coordinadora de la Maestría en Diseño Urbano.

Una más por la libertad de expresión



Bajo un cocotero en Macuto, disfrutando el éxito obtenido por la realización de un intercambio académico-cultural entre la Universidad de Harvard y la Universidad Simón Bolívar, patrocinado por Lagoven, S.A. se fraguó la idea de crear una Maestría en Diseño Urbano en Venezuela. Estábamos, cerveza en mano, Peter Rowe y Alex Krieger de la Universidad de Harvard, David Gouverneur de la USB y yo que para ese entonces trabajaba en esa filial petrolera.

El objetivo era contribuir con el mejoramiento de la calidad de vida de las ciudades en Venezuela, Latinoamérica y el Caribe. Armados con un norte claro y loable, logramos que tres instituciones promovieran esta idea (la Escuela de Diseño de la Universidad de Harvard, Lagoven, S.A y el Ministerio del Desarrollo Urbano). Nuestra primera aproximación a la Universidad Metropolitana fue con el Rector Ignacio Iribarren y meses después con el nuevo Rector José Abdala y la Decano de Postgrados Eleida García de Canestrari, quienes nos brindaron total apoyo.

En septiembre de 1994 se iniciaron las actividades para la puesta en marcha de la maestría, las cuales incluían el diseño del plan de estudios, un estudio de mercado, la confrontación del plan curricular con universidades extranjeras y otras actividades conducentes a la aprobación por parte del Consejo Académico de la universidad. El plantel estaba compuesto por María Eugenia Clavier como Asistente a la Coordinación y yo como Coordinador en comisión de

Dr. Oscar Grauer

Profesor Taller de Diseño, Maestría
en Diseño Urbano
Universidad Metropolitana





Visita a Bogotá

servicios por parte de PDVSA. En enero de 1996 se arranca con la primera cohorte de 17 estudiantes, de los cuales 16 se graduaron en 1997. Hace ya diez años de ese gran logro y satisfacción. A esa primera cohorte y a todas las siguientes, mis más sinceras felicitaciones; ustedes son, por encima de todo, el corazón de este programa. Sigán destacándose, ganando más premios y dando la batalla.

Pero la maestría, únicamente, no nos pareció suficiente para alcanzar el objetivo trazado. Se montaron programas tales como: las Cátedras de Profesores Visitantes a ser ocupadas por académicos de reconocimiento y trayectoria internacional con el objeto de confrontar ideas y enfoques locales con extranjeros; el Instituto de Diseño Urbano para Alcaldes el cual apalancaría la labor de estos funcionarios públicos y permitiría sensibilizarlos por el quehacer urbano, por crear y gerenciar ciudades eficientemente. Estos programas han sido patrocinados por instituciones públicas y privadas, nacionales e internacionales, gracias a la constante labor y empeño de los integrantes del equipo Diseño Urbano.

Posteriormente, ya en el año 2000, se acelera la creación del Centro de Diseño Urbano, dada la urgencia que vive nuestro país a raíz de las lluvias que arrasan con buena parte del Litoral Central. Se realiza el Plan de Rehabilitación del sector Macuto-Carmen de Uria, para el Ministerio de Ciencia y Tecnología, financiado por PDVSA y por la Autoridad Única de Área del Estado Vargas, el cual recibió el Premio Nacional de Arquitectura en la Bienal 2000, en la categoría estudios urbanos.

Este centro se dedicaría a la asesoría y apoyo a instituciones públicas y privadas en proyectos y programas que además retroalimenten académica y financieramente las actividades de la Maestría en Diseño Urbano. Podemos aseverar que, hoy en día, gracias a las actividades de este centro contamos con conocimientos y experiencias acumulados que nos han permitido dictar cátedra en el país y fuera de él. Este bagaje de conocimientos nos ha llevado a Norte, Sur América y a Europa proyectando nuestra labor también en el extranjero, logro mucho más atesorable que el mero interés de alguno por salir retratado en televisión o por preservarse en el poder por el placer mismo del poder.

Más recientemente se creó el Diplomado en Gestión y Diseño Urbano bajo criterios de sinergia, incorporando cursos de la maestría en su plan de estudios, de manera de ampliar las opciones del estudiantado, permitir un mayor y más enriquecedor debate entre alumnos de ambos programas, y ofrecer maneras ágiles de completarlos por etapas, para quienes así lo demanden.

París, Barcelona, Lyon, Boston, Tenerife y Bogotá entre otras, a nivel internacional; Caracas, Guatire, Guarenas, Valles del Tuy, Maracaibo, Barquisimeto, Puerto Cabello, Ciudad Bolívar entre otras ciudades venezolanas han sido visitadas por estudiantes y profesores de nuestro programa, sirviendo como casos de estudio en los cursos de taller de diseño de la maestría.

A diez años, contamos con casi un centenar de egresados, con un 95% de estudiantes que ingresan y terminan sus estudios exitosamente. La mayoría de los egresados no sólo mantienen vínculos estrechos con nuestro programa, sino también han contribuido con el mejoramiento de los entornos urbanos dentro y fuera del país. A diez años, el tema de la ciudad ocupa cuerpos completos de la prensa nacional y espacios en los medios de comunicación. A diez años, el proyecto Diseño Urbano de la Universidad Metropolitana goza de reconocimiento a nivel nacional e internacional. A diez años, este programa ha logrado recabar por concepto de donaciones y asesorías im-

portantes sumas de dinero por parte de instituciones públicas y privadas, además de los ingresos por matrícula. Esto ha permitido mantener el nivel de excelencia que los estudiantes, profesores y gerentes del programa nos hemos exigido.

En su conjunto, todas estas iniciativas han permitido fortalecer las relaciones academia-comunidad y servir, tanto a los profesores como a los estudiantes, para demostrar que las reflexiones teórico-académicas tienen aplicación, en un país netamente urbano, y agobiado por problemas y grandes retos en materia urbanística.

Pero más allá de los logros tangibles, somos un equipo de más de diez años de edad con una experiencia y sinergia acumulada invaluable, unido e identificado con un objetivo común: luchamos para alcanzar los mejores entornos urbanos posibles en nuestras ciudades. El plantel de profesores a tiempo completo y parcial (compuesto por los mejores profesores disponibles, entre los cuales se cuentan egresados de la maestría) se ha formado con el programa y constituye un equipo de invaluable calidad. En otras palabras somos un batallón que crece, pelea y defiende la creación y consolidación de espacios apropiados para el encuentro ciudadano y la manifestación de ideas y propuestas en sociedad y democracia.

En los últimos diez años, el camino que el programa ha transitado ha sido cada vez más contracorriente. Mucho más subdesarrollo en el entorno (el estado mental que corroe nuestra sociedad), mucha más inmediatez, mucha más pobreza, más preocupación por la subsistencia. Los políticos locales dando peleas nacionales, los nacionales invadiendo los espacios del quehacer cotidiano.

Esto no nos favorece. De un proceso de descentralización en vías de consolidación nos hemos devuelto, encaminados fanáticamente hacia una autocracia. De un sistema que permitía la disidencia y la pluralidad, la selección del sistema organizativo más apropiado para alcanzar los objetivos trazados, y la toma de decisiones a diferentes niveles del cuadro gerencial (permitiendo la participación pro-activa de los actores involucrados), hemos pasado a un sistema



Acto de grado

impuesto de arriba hacia abajo, autoritario e irrespetuoso del individuo y considerablemente mucho más burocrático. La crítica y el cuestionamiento se penalizan, se divide a la sociedad entre ellos y nosotros, se abren espacios para la mediocridad y el comparadazgo. Y, bajo la amenaza, el miedo se siente en el ambiente de la misma manera como sentimos cuando va a llover. Se habla bajito si estas en confianza, o no se habla hasta tantear al interlocutor y verificar con quién está, si con uno o con el otro. De ahí, el murmullo se hace ensordecedor si coinciden de bando. El de abajo no participa en los procesos de toma de decisiones de la plana mayor, solo se desahoga y por ende la tensión y frustración van *in crescendo*.

De continuar este ambiente, es de esperarse que tarde o temprano la confrontación y la violencia replacen el murmullo, o por el contrario todos terminemos comportándonos de la misma manera, callados y en conformismo como resultado del miedo; esta conducta ya se siente fuertemente percolando las instituciones públicas y privadas. No me refiero únicamente a las dependencias gubernamentales nacionales y locales, me refiero también a instituciones académicas tales como la nuestra.

Ahora bien, en este proceso de retroceso, hemos visto también eventos que merecen nuestra atención en el uso y apropiación del espacio público en nuestras ciudades: autopistas, calles, aceras, plazas y parques tomadas por miles de peatones desplazando al

*Presentación de taller
en Bogotá*



vehículo automotor; espacios virtuales llenando la privacidad del hogar; políticos hablando de morrocoyas en tu casa y estudiantes haciendo política en claustros universitarios; salas de concierto utilizadas para mítines políticos y plazas y parques para el disfrute orquestal. Lo público y lo privado se desdibuja, mas que no sea por la definición de la procedencia de los fondos financieros que sustentan las instituciones.

En particular, me interesa destacar el papel de las universidades como espacios públicos de debate, creación y crecimiento intelectual en lo político, social, económico y tecnológico, así como lo son las calles, plazas, parques, salas de concierto, museos y un sinnúmero de lugares de encuentro y roce social. Las universidades ya no son totalmente públicas o privadas, se definen así solo por la procedencia del presupuesto, más nada. Cada día más su financiamiento tiende a fondos mixtos. Las universidades son de donde se desprende la responsabilidad de la intelectualidad de una sociedad. En este sentido, no solo deben responder a la realidad en la que se insertan, sino ser centros de opinión, participación, debate y propuesta. Históricamente, la intelectualidad ha sentado las pautas de cambio y desarrollo. Este enfoque subyace en todas las acciones que tomamos en la Maestría en Diseño Urbano.

Una universidad como la Universidad Metropolitana, relativamente pequeña, con una organización gerencial dinámica y ágil, propia del siglo XXI, que respete, delegue e integre a su mayor tesoro, profesores y estudiantes, en la toma de decisiones gerenciales es un "tiro al piso". Una que promueva el debate y la responsabilidad social que los tiempos exigen, crecerá en el tiempo. Una que no lo haga, no pasará de ser una institución que tienda a la medio-

cridad y dejada al abandono. Hoy más que nunca, los tiempos nos exigen formular preguntas y brindar caminos a la sociedad. Esto es lo que ha venido haciendo la Maestría en Diseño Urbano y sus programas adscritos de la Universidad Metropolitana.

Destaco la formulación de interrogantes porque considero que es mucho más importante elaborar una pregunta válida que dar respuestas, como se lo he repetido a todos mis estudiantes hasta el cansancio. En particular, en esta disciplina en la que entran en juego múltiples factores tangibles e intangibles de carácter social, económico, político, cultural y físico-morfológico, es indispensable pensar en varias dimensiones, promover la interdisciplinarietà y ser capaces de concretar preguntas relevantes. Obviamente, se le debe dar respuesta elaborando y razonándolas en función únicamente de la pregunta formulada. Esto, que pareciera ser sencillo, es la energía que mueve al profesional egresado de esta Maestría en Diseño Urbano, un profesional pro-activo, intelectualmente inquisidor y cuestionador, capaz de concretar y proponer soluciones urbanísticas de avanzada.

Si usted, amigo lector, ha leído este artículo, considérese libre de opinar e invitado a participar para hacer de estos programas, de esta institución, de nuestras ciudades y ciudadanos, y de nuestra nación, lo que la historia nos exige: cambiar para contribuir al mejoramiento de nuestra calidad de vida y de los entornos urbanos que nos rodean.

Urban Design at Metropolitana. A Perspective from the Outside



Part of the salience of a perspective on Metropolitana University's post-graduate program in urban design from the Design School at Harvard is that members of the Design School were involved in the formation of Metropolitana's program from the outset. Another salient aspect has been the intermittent yet persistent engagement between the two institutions, now over more than a ten year period and involving a variety of activities. Yet another aspect has been a certain reciprocity in the educational experiences at both places and one in which there was 'learning from Metropolitana' in addition to what many may have assumed to be a one-way relationship. Finally, there were those –both faculty and students– who went from one place on to the other.

Although officially started in 1996, formulation of the urban design program at Metropolitana began earlier –around 1994– with a number of multi-lateral discussions between members of PDVSA, the Ministry of Urban Development and Environment in Caracas and the Graduate School of Design at Harvard University. Harvard's involvement followed on an earlier design-studio exchange experience with faculty and students from Simon Bolivar University, to be replaced later by Metropolitana University.

A fundamental reason for the formation of the program was a mounting perceived need to address local issues of urban design, in addition to those in architecture and urban planning. However, an op-



Peter G. Rowe

Raymond Garbe Professor of Architecture and Urban Design and University Distinguished Service Professor, Harvard University

portunistic reason was a decentralization of urban management and control away from Caracas, that was taking place at the time, with a concomitant need for local professional personnel, particularly with backgrounds in urban design and related topics. Perhaps the least obvious among the participants, PDVSA's interest was in materially improving the urban environments within and around which it worked, as the nation's major economic enterprise. In keeping with the idea of tailoring the program to prevalent conditions in Caracas and Venezuela, conduct of classes and studios recognized a need for students to maintain, at least in part, their professional jobs.

Overall, a three-trimester, studio-based curriculum was formulated, with a final terminal thesis project as a capstone to the educational experience. Meanwhile, Harvard faculty, principally Professors Krieger and Rowe, helped develop a curriculum, although final choices and the local flavor of subject matter was clearly Metropolitana's. Then, Harvard faculty participated relatively frequently in Metropolitana's Urban Design Program, primarily at crucial points in design-studio exercises, as well as through occasional seminars and, more recently, through joint research projects. Along the way consultation was also extended as necessary. Those mainly involved from Harvard, in addition to Krieger and Rowe, were Professors Busquets, Sarkis and Vaccarino.

Direct assessment of the quality of the program, that was put in place, is difficult because of its relatively small size and largely unprecedented existence in Venezuela. However, there are a number of dimensions worth noting that run well beyond normal statistics of body counts, tuition units, etc. Even on this score the applicant pool has remained relatively stable, over a ten year period, even as the number of students able to finally attend the program has varied. Recently, this fluctuation appears to have had more to do with job markets and related economic uncertainties than anything else.

First, judging from not so infrequent interactive contact with the program, its enduring quality is high, also reflecting its length, sequence and content. Gra-

duating students have pursued a variety of career paths, although mainly as anticipated in local public and professional service. Several have gone on to pursue further graduate work, including at Harvard and elsewhere in the United States.

Second, as a post-graduate program, those at Metropolitana were able to go beyond simply teaching into public outreach and research activities. A Mayor's Institute was formed early on, modeled after a precedent, again at Harvard, allowing mayors and other public officials to participate in a specialized continuing education program. Indeed this Mayors Institute has proven to be more successful than the version at Harvard' Design School, continuing to outlast it by a growing number of years. In fact, it was in this area, as well as with regard to design studio topics, that the 'learning from Metropolitana' aspect of inter-institutional reciprocity described earlier, came into play. Preparation for the Mayor's Institute also allowed Metropolitana faculty to keep abreast of relevant urban topics, engage in field research, and develop case material for use in classroom exercises.

Third, faculty from the program have been able to form a 'consultancy' that provides services—largely on a non-competitive basis—to municipalities and other public agencies. This is an unusual component of a post-graduate program, without precedent in the United States for instance, and internationally with few equivalents save the Cities Programme Consultancy at the London School of Economics in the United Kingdom. Again, this aspect of the program has also been orchestrated towards achieving synergy with faculty research agendas, classroom cases and development of other education materials.

Because of the successes and the continuing needs within Venezuela for improvements in the quality of urban design, further involvements can be imagined for Metropolitana's urban design program. For instance, broader involvement by faculty within other curricula at Metropolitana could and probably should be contemplated. Civil engineering, for example, or business administration, are two fields where qualities of urban environments are not infrequently addressed.

Diseño Urbano en la Universidad Metropolitana. Una visión desde afuera

Traducción: Oscar Grauer

In fact, its probably highly likely that engineers today in Venezuela exert more influence over the quality of the built environment, or the lack thereof, than do any other professional groups. Moreover, this is a field not renowned for its integrative, culturally-sympathetic thinking. In addition, broader engagement of mid-level planning officials, although not through the regular program, might also be contemplated, perhaps in conjunction with the Mayor's Institute. Certainly, the 'consultancy' aspect could be expanded and/or developed around particular themes and topics to provide the basis for a more active 'visiting scholars' or 'researchers' program, further strengthening connections to the outside world. In sum, the University of Metopolitana has made substantial strides with its urban design program over the past ten years. There is, however, room for further expansion, institutional integration and improvement.

Emitir una opinión con propiedad acerca de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad Metropolitana por parte de la Escuela de Diseño de la Universidad de Harvard, proviene del hecho que miembros de Harvard participaron en la creación de la Maestría. También es posible opinar así, en función de la estrecha relación entre ambas instituciones, durante un período de más de diez años, involucrándonos en diversas actividades. Otro aspecto digno de mencionarse es que ha habido reciprocidad en la experiencia educacional entre ambas instituciones; en particular, destaca el “aprendizaje que Harvard ha obtenido de parte de la Universidad Metropolitana”, cuando pudiera asumirse que sería una relación unidireccional. Finalmente, hubo algunos profesores y estudiantes que tuvieron la oportunidad de ir de un lugar al otro.

Aunque el programa oficialmente comenzó en 1996, la formulación del Plan de Estudios en Diseño Urbano en la Universidad Metropolitana se inició algo antes –alrededor de 1994- con varias discusiones multilaterales entre representantes de PDVSA, el Ministerio del Desarrollo Urbano y la Escuela de Diseño de la Universidad de Harvard. La participación de Harvard en este programa fue consecuencia de ir un paso más allá, luego que se realizara un taller de diseño con intercambio de profesores y estudiantes en la Universidad Simón Bolívar, la cual fue reemplazada posteriormente por la Universidad Metropolitana.

...la Universidad Metropolitana ha conseguido logros sustanciales con su programa de Diseño Urbano en los últimos 10 años, existe sin embargo campo suficiente para expandirse, mejorarse y fortalecerse e integrarse institucionalmente.

Peter G. Rowe

Ocupa la Silla Profesorial Raymond Garbe de Arquitectura y Diseño Urbano y es Profesor de Mérito en la Universidad de Harvard.

Puede suponerse que el programa de Diseño Urbano de la Metropolitana se involucre más en el mejoramiento de la calidad del Diseño Urbano, dados los logros y las necesidades aún por atender en Venezuela en esta disciplina.

Una razón fundamental para la puesta en marcha de este programa fue la creciente necesidad que percibimos de abordar temas de diseño urbano en Venezuela, como complemento a los de arquitectura y planificación urbana. En particular, la oportunidad de aprovechar la descentralización de la gerencia y control urbanísticos hacia los municipios que se estaba llevando a cabo en ese entonces, la cual creaba una necesidad imperiosa de formar profesionales preparados para ocupar posiciones a nivel local, en diseño urbano y disciplinas afines.

Una razón fundamental para la puesta en marcha de este programa fue la creciente necesidad que percibimos de abordar temas de diseño urbano en Venezuela, como complemento a los de arquitectura y planificación urbana. En particular, la oportunidad de aprovechar la descentralización de la gerencia y control urbanísticos hacia los municipios que se estaba llevando a cabo en ese entonces, la cual creaba una necesidad imperiosa de formar profesionales preparados para ocupar posiciones a nivel local, en diseño urbano y disciplinas afines.

Quizás el actor menos obvio de los participantes en esta iniciativa era PDVSA; su interés era el de mejorar los ambientes urbanos en las áreas donde operaba, siendo la empresa de mayor envergadura a nivel nacional. Con la idea de crear un programa a la medida de las condiciones imperantes en Caracas y Venezuela, las materias regulares y los talleres de diseño se dictarían reconociendo la necesidad de los estudiantes de mantener, al menos parcialmente, sus posiciones de trabajo. En general, se concibió un plan de estudios basado en talleres a dictarse a lo largo de tres trimestres, finalizando con la realización de una tesis de grado, en un cuarto período como culminación de la experiencia educativa. Los profesores de Harvard, principalmente los profesores Krieger y Rowe, ayudaron a armar el contenido de las materias del plan de estudios, aunque las decisiones finales y el "sabor local" del contenido curricular fue claramente decisión de la Universidad Metropolitana. Luego, profesores de Harvard participaron con relativa frecuencia en el programa de Diseño Urbano de la Metropolitana, inicialmente en momentos cruciales como profesores visitantes en los cursos de Taller de Diseño así como en seminarios ocasionales, y más recientemente, mediante proyectos de investigación conjuntos. También, se ofrecieron asesorías dependiendo de las necesidades. Por parte de Harvard, además de los profesores Krieger y Rowe, participaron profesores como Busquets, Sarkis y Vaccarino.

No es fácil hacer una evaluación cabal de la calidad del programa que se creó, dado su relativo pequeño tamaño y su presencia sin precedentes en

Venezuela. Sin embargo, posee unas dimensiones que merecen resaltarse más allá de estadísticas comunes tales como número de estudiantes, unidades de matrícula, etc. Inclusive si se midiera bajo esta perspectiva, es importante destacar que el número de estudiantes interesados en cursar el programa se ha mantenido relativamente estable a lo largo de los diez años, a pesar de que quienes realmente están en capacidad de cursarlo es variable. Recientemente, esta fluctuación pareciera que tiene más que ver con el mercado laboral e incertidumbres económicas que con cualquier otro aspecto.

Primero, a juzgar por los contactos regulares que hemos mantenido con el programa, hemos podido constatar su alta calidad, manteniéndose en el tiempo, y reflejándose en su contenido y labor ininterrumpida. Los egresados del programa han continuado su desarrollo profesional desempeñándose en variados campos de trabajo, y como se preveía, principalmente en el sector público y privado a nivel local. Otros han ido a continuar estudios de postgrado, incluyendo estudios en Harvard y en otras instituciones en los Estados Unidos.

Segundo, los integrantes de este programa de la Metropolitana se han dedicado, además de la docencia, a actividades de investigación, y han ejercido influencias en el medio en que se desenvuelven. Un Instituto de Diseño Urbano para Alcaldes se concibió en los albores de la creación de la Maestría, tomando como ejemplo otra vez, un programa en Harvard. Dirigido a alcaldes y otros funcionarios públicos; éste les permite participar en un programa especializado de educación continua. En realidad, este Instituto de Alcaldes ha probado ser más exitoso que su versión en la Escuela de Diseño en Harvard, ya que ha permanecido por un número mayor de años. De hecho, ha sido en esta área al igual que en tópicos de talleres de diseño, que el "aprendizaje de la Metropolitana", de ese aspecto de reciprocidad interinstitucional del que hablamos anteriormente, entra a jugar un papel importante. La implementación del Instituto de Alcaldes les permitió a los profesores de la Metropolitana explorar un conjunto de tópicos urbanos rele-

vantes, realizar investigaciones de campo, y desarrollar material para casos de estudio a ser utilizados en las aulas de clase.

Tercero, los profesores del programa han logrado conformarse como un cuerpo asesor que ofrece servicios especializados diferentes a los ofrecidos por profesionales en libre ejercicio, adaptados a las necesidades de las municipalidades y de otras instituciones públicas. Este es un componente inusual en un programa de postgrado, sin precedente en los Estados Unidos y a nivel internacional, sólo equiparable a algunas experiencias como la de Consultoría de Ciudades de la Escuela de Economía de Londres (London School of Economics), en el Reino Unido. De nuevo, esta actividad de la Maestría ha sido orquestada con el objeto de lograr mayor sinergia con las investigaciones, los casos de estudio de los Talleres y demás material académico empleado por los profesores en diferentes cursos.

Puede suponerse que el programa de Diseño Urbano de la Metropolitana se involucre más en el mejoramiento de la calidad del Diseño Urbano, dados los logros y las necesidades aún por atender en Venezuela en esta disciplina. Por ejemplo, podría y probablemente debería contemplarse una mayor participación de los profesores en otras carreras de la universidad. Ingeniería Civil o en Administración de Empresas por ejemplo, son dos campos en los que en no pocas ocasiones se analizan aspectos relativos con el tema urbano. De hecho, es muy probable que los ingenieros hoy en día en Venezuela influyan en mayor grado en la calidad del ambiente construido, o en la ausencia de ella, que otros grupos profesionales. No obstante, estas disciplinas no se han caracterizado por incorporar reflexiones para responder de manera favorable a los aspectos de orden cultural.

Por otro lado, pudiese contemplarse una mayor participación de funcionarios dedicados a la planificación, aunque no necesariamente a través del programa regular de la maestría, sino posiblemente en conjunto con el Instituto de Alcaldes. Ciertamente, la asesoría técnica puede ampliarse y/o desarrollarse alrededor de temas y tópicos específicos para proveer

una base más amplia y sólida para fortalecer los programas de profesores visitantes y las líneas de investigación, logrando además una conexión más estrecha y fuerte con el sector productivo. En resumen, la Universidad Metropolitana ha conseguido logros sustanciales con su programa de Diseño Urbano en los últimos 10 años, existe sin embargo campo suficiente para expandirse, mejorarse y fortalecerse e integrarse institucionalmente”.

Franco Micucci

Profesor Taller de Diseño, Maestría
en Diseño Urbano
Universidad Metropolitana

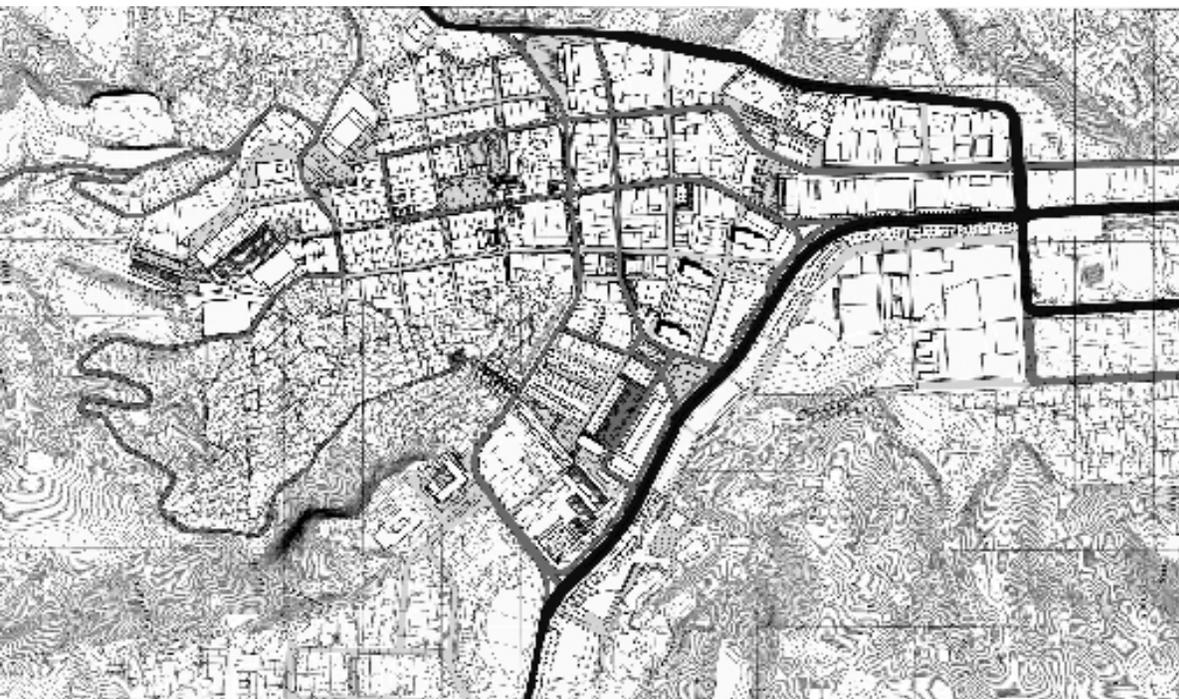
Perspectivas para la ciudad de Caracas de entre siglos



Las ciudades venezolanas del siglo XX y Caracas en particular, se caracterizan por múltiples aspectos pero, sin duda, uno de los más importantes es el relativo a la transformación que la mayor parte de ellas atravesaron con la aparición de grandes asentamientos urbanos incipientes. Esta transformación, se fundamenta en los cambios políticos, económicos, sociales y culturales que sufriera Venezuela desde principios del siglo pasado. Obviamente la velocidad y magnitud de dichos cambios obligó a planificadores, urbanistas y arquitectos, a proponer formas de ordenamiento para ese crecimiento que dejaron, en muchos casos, una estructura urbana base para la construcción y expansión de las ciudades. La realidad hoy día es que estas ciudades aún están por edificarse y tan solo ahora se empiezan a visualizar los retos que habrán de enfrentar en los próximos cien años.

Planificar sobre la base de lapsos de tiempo mayores a 20 o 25 años resulta impensable en medios tan cambiantes como el venezolano, pero la mayor parte de las tendencias contemporáneas apuntan a que las ciudades deben establecerse metas urbanas concretas por períodos no mayores de una década. En ese sentido nuestras ciudades deben atender a múltiples retos y proyectos, pero en general todas ellas deben hacer un énfasis particular sobre diez aspectos que son de orden general y que nos acercan a una estrategia de intervención urbana basada en lo estratégico y no en lo coyuntural.





Propuesta de Micucci y asociados (MA+) para el centro de Baruta buscando relaciones entre sus barrios residenciales espontáneos, pequeño núcleo industrial, tomando en cuenta la intensa movilidad del transporte debido a su estratégica posición.

1. El paisaje

El aprovechamiento del paisaje en las ciudades venezolanas debe partir del reconocimiento de la geografía y la naturaleza propia de cada lugar como un elemento fundamental de la identidad de cada recinto urbano, el cual le garantiza sustentabilidad, permanencia y equilibrio en el tiempo. Sobre todo, en un país con una geografía tan variada, la cual determina formas de naturaleza muy poderosas y que, sin duda, le imprimen belleza a nuestras ciudades. Para ello se debe garantizar que el ambiente urbano se comprenda como un hecho de carácter integral que apueste al equilibrio entre los elementos construidos y la naturaleza propia de su lugar. Ciudades de mar, montaña o ríos deben comprender que, partiendo del respeto a la naturaleza, deben buscar la integración con su entorno natural para así profundizar el proceso de consolidación de ambientes urbanos sostenibles, eficientes y particularizados.

2. Los espacios públicos

La evidente crisis de los espacios públicos de nuestras ciudades tan solo demuestra el conflicto que deriva de una evidente carencia del sentido de lo colectivo en nuestra sociedad. El espacio de lo público ha dado paso a la construcción de una nueva forma de espacio privado que se apropia de las áreas abiertas o recrea las amenidades de estas en recintos cerrados. Lo público debe ser fortalecido desde los

grandes proyectos urbanos de recuperación de espacios de encuentro con el paisaje, tales como frentes marítimos o fluviales para la consolidación de grandes parques urbanos, axial como en la escala de lo vecinal o lo sectorial a través de pequeñas plazas de bolsillo. Estas dos escalas deben combinarse simultáneamente con la recuperación de cuanto recinto público resulte invadido o abandonado a través de políticas, pero también de proyectos de diseño de alto nivel, que conduzcan a un reencuentro del ciudadano con sus ciudades.

3. La infraestructura

El siglo XX dejó una fuerte marca en Caracas por las enormes infraestructuras que fueron construidas a favor de los procesos de expansión urbana. Muchas de estas infraestructuras no solo promovieron dichas formas de expansión, sino que se convirtieron en piezas iconográficas de gran importancia en la construcción de la identidad de nuestras ciudades. Es así como autopistas, puentes, puertos y aeropuertos se convirtieron en motivo de postales, pero hoy día nos obligan a hacernos preguntas acerca de la vigencia de muchas de ellas o sobre su necesidad de transformación. Sistemas de transporte masivo de carácter emblemático como el metro se multiplican hoy día en ciudades como Maracaibo, Valencia o Barquisimeto y pronto serán determinantes en la dinamización de ciudades que tendieron a la difusión del crecimiento urbano en

lugar de la concentración. Obviamente tanto las infraestructuras viales como las del transporte resultan evidentes en su potencial de transformación urbana, pero también aquellas de carácter no visible como las de telecomunicaciones o de servicio. Estas han venido promoviendo formas alternativas de interrelación y desarrollo urbano, pero a su vez deberán profundizarse en el tiempo y así ubicarnos a la par de la tecnología de nuestros tiempos.

4. Los centros históricos

Las políticas de conservación de nuestros centros históricos en la segunda mitad del siglo XX, han resultado en la mayoría de los casos, en una forma errónea e ineficiente de atacar el problema, y nos han dejado sin una estrategia clara de abordar el tema del patrimonio urbanístico y arquitectónico de ciudades ricas en diversidad y calidad de producción. Hoy día debemos partir de que lo histórico es todo aquello que hemos heredado bien de la colonia, del periodo republicano o de la democracia, sin que estos nos impida crecer y transformarnos sobre la base del respeto de aquello que sigue vigente y que merece conservación. Nuestras áreas de valor histórico merecen estrategias de reactivación que les permitan ser reocupadas por la vivienda sin perder el sentido institucional y cultural que en la mayoría de los casos han adoptado. Asimismo deben ser concebidos como áreas de gran valor peatonal para el disfrute del ciudadano y que a la vez tengan garantizadas las diversas formas de accesibilidad. Esa condición de riesgo que sin duda amenaza a la mayor parte de los centros históricos o áreas primigenias de nuestras ciudades, se extiende a los desarrollos urbanos de principios y mediados del siglo XX, los cuales por su condición reciente y por su visión moderna parecieran no merecer ser preservados en nuestro afán progresista y sustitutivo.

5. El vecindario

El concepto de zonas que profundamente se ha adentrado en nuestra sociedad desde los primeros planes reguladores de mediados del siglo XX, merece ser revisado para apostar a fórmulas más antiguas,

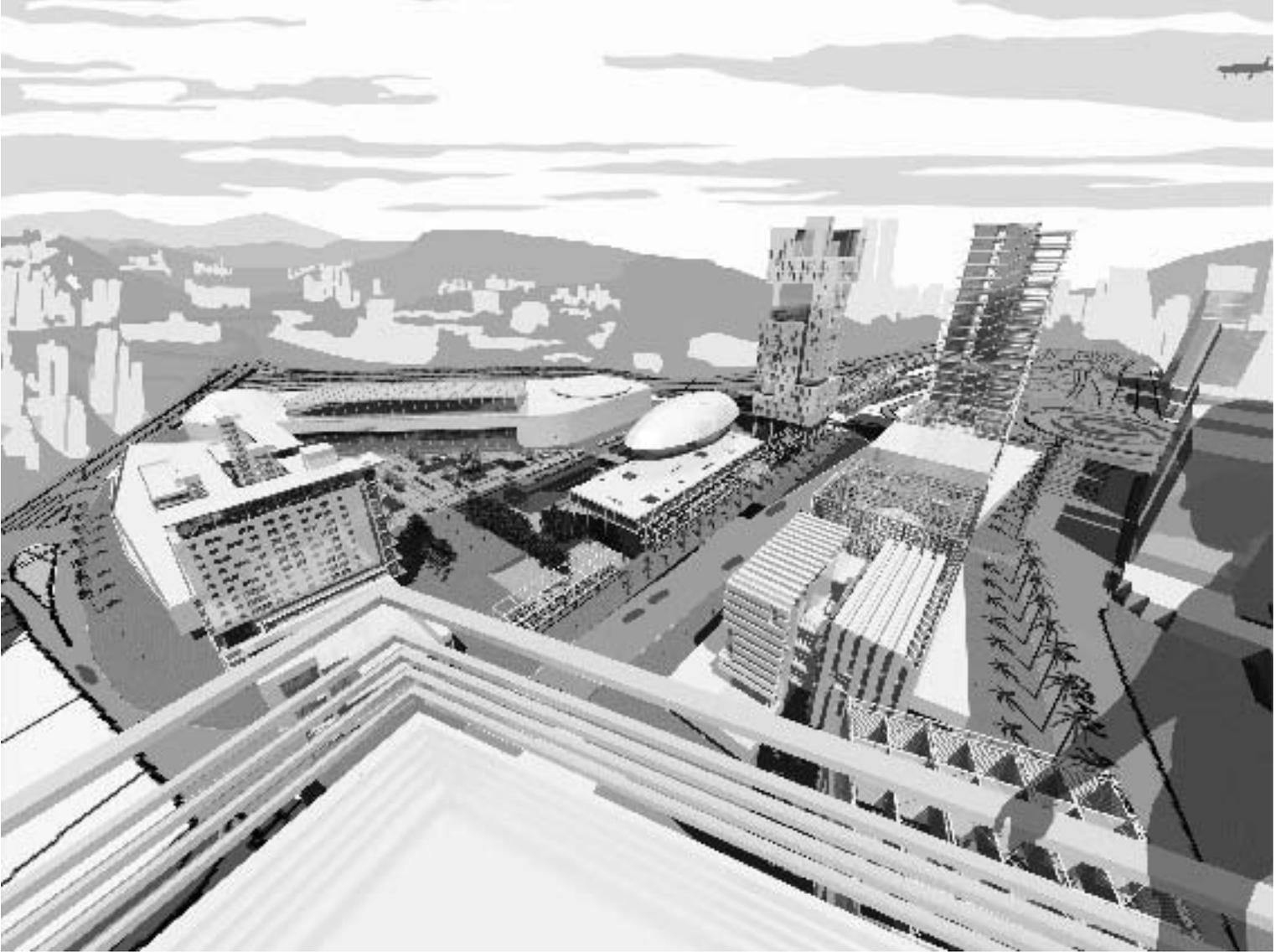
pero quizás más eficientes, de garantizar la identidad de determinados sectores de ciudad. La preservación del sentido de lo local debe ser reforzada a partir de la integración con el entorno, de la definición de centros urbanos característicos, y de la mezcla de usos que permita la autosuficiencia. El sentido del vecindario resulta entonces la fórmula ideal para atacar a la arbitraria imposición de zonas que han derivado en una ciudad de enclaves pero también de "ghetos". Las ciudades deben promover en su justa dimensión la integración de formas urbanas que, siendo heterogéneas, compartan el sentido de urbanidad en la gran escala.

6. Los asentamientos espontáneos

Partiendo del dato insólito que muestra que mas de la mitad de la población del país vive en asentamientos urbanos no planificados o resultantes de la generación espontánea, cabe decir que uno de los pasos mas trascendentes que se han dado en los últimos años es el reconocimiento de su existencia a través de su aparición en el registro cartográfico, y su incorporación fundamental en todos los instrumentos de planificación que durante años le resultaron indiferentes. Las intervenciones en los millares de barrios populares de nuestras ciudades deben partir de la premisa de la homologación social y la habilitación física, las cuales deben por una parte contribuir a mejorar el nivel socio-económico de sus habitantes; pero por otra parte, tender a elevar sus condiciones de vida, mejorando la accesibilidad, dotándolos de los servicios y equipamientos necesarios, así como de una red de espacios públicos que garantice la feliz integración del barrio al resto de la ciudad. Estas intervenciones pueden ser variadas en su metodología, pero siempre deben resaltar un aspecto esencial de cualquier proyecto urbano como es garantizar un justo equilibrio entre la pieza a intervenir y los modos de actuación.

7. La periferia

El concepto de periferia se inscribe en nuestras ciudades en el marco de una política de planificación



que ha concebido consistentemente al crecimiento urbano como un proceso de expansión y no de reciclaje del suelo urbanizado. Esto ha favorecido que el Estado bien a través de proyectos propios, de la invasión no controlada o de la inversión privada, favorezca a los continuos desarrollos de vivienda cada vez más alejados de las áreas centrales y por lo tanto más desprovistos de servicios o amenidades propias de la ciudad. Esta tendencia que se ha hecho extrema en ciudades sin límites geográficos fuertes, ha permitido que nuestras urbes resulten progresivamente más fragmentadas y disociadas en su funcionamiento interior. Es por ello que los desarrollos periféricos deben modelar formas integrales de construcción de ciudad haciendo mayor énfasis en los elementos estructurantes como la infraestructura, servicios y el equipamiento, que en el diseño de las viviendas, las cuales han demostrado ser más eficientes en el marco de la libre iniciativa individual. Este crecimiento ilimitado debe ser paralizado a través de instrumentos normativos que regulen el proceso de expansión de las poligona-

les urbanas y que favorezcan al mayor aprovechamiento posible del suelo urbano disponible.

8. Los terrenos vagos

En contraposición al proceso expansivo de carácter constante, que han registrado nuestras ciudades, estas han dejado claros vacíos en su territorio urbano, bien por su no desarrollo o por la obsolescencia del uso para el cual fueron planificados. Estas áreas, denominadas por algunos autores como terrenos vagos u ociosos, son múltiples en la mayor parte de nuestras áreas metropolitanas, y paradójicamente en muchos casos son parte del patrimonio del Estado en sus diversas instancias. Es así que muchas de estas áreas deben ser reformuladas y convertidas en sectores de potencial centralidad a través de proyectos urbanos de carácter integral que conciban a la ciudad como un hecho heterogéneo en su construcción formal, dinámica en la determinación de los usos y rica en la apropiación o generación de nuevas formas de espacio público.

Ma+ propone para la Zona Rental de la UCV (terreno vago) una Plaza Jardín para Caracas, un lugar de encuentro y de paso, un recinto público controlado, un vacío abierto y a la vez cubierto.

9. La arquitectura pública

La arquitectura pública en Venezuela que, sin lugar a dudas, vivió momentos estelares en buena parte del siglo XX, ha dejado de cumplir el rol determinante que pudiera tener en dotar a la ciudad de construcciones dignas para el alojamiento de usos públicos, pero sobretodo, ha desperdiciado una oportunidad para intervenir en sectores que merecen ser cualificados a través de sus edificaciones o espacios públicos representativos. Es así como las escuelas, hospitales o templos de antes, han dejado de ser instituciones capaces de modelar la forma de construir la ciudad, más bien se han serializado en una forma de pretender garantizar la dotación efectiva a través de la repetición o estandarización del producto. Muy por el contrario, los proyectos públicos deben fortalecer las diferencias entre lugares diversos garantizando niveles o estándares de calidad tanto en lo programático como en lo funcional, pero deben comprender por encima de todo, su papel en la articulación de los diversos sectores de ciudad en la escala que les corresponda.

10. Los desarrollos de vivienda

La vivienda bien sea colectiva o individual se constituye sin lugar a dudas en la célula fundamental para el ensamblaje de la estructura de cualquier ciudad, y particularmente en sociedades de rápido crecimiento poblacional. Una política efectiva de desarrollo de viviendas debe partir de su concepción integral como pieza de ciudad, para el desarrollo público y el privado. En ambos casos una planificación estratégica de las áreas prioritarias de desarrollo, por su localización y su potencial de construcción, merece aportar formas de combinación más diversas tanto en lo tipológico como en lo funcional, apelando a densidades medias que favorezcan la creación de sectores residenciales y a la vez productivos, que garanticen una efectiva inserción en el entorno.

Conclusiones

La ciudad evidencia en su forma urbana todos aquellos cambios que derivan de las transformaciones políticas, económicas, sociales y culturales de un pueblo. Es por ello que la planificación urbana debe marchar a la par de muchos de esos cambios siempre y cuando se acompañen de políticas y estrategias de desarrollo que apunten a una visión integral, amplia y humana de la ciudad.

En definitiva una sana política de planificación debe considerar como esenciales aquellos aspectos que derivan de la identificación de las carencias, potencialidades u oportunidades que aparecen luego de cualquier proceso de crecimiento urbano. Esta política debe ser de carácter permanente y a la vez de revisión constante, firme en su principio fundamental pero flexible y amplia en sus mecanismos operativos, vinculada a lo formal pero también a lo humano. Esta es la clave de cualquier asentamiento urbano: garantizar una mayor calidad de vida, atendiendo a las necesidades de la gente, a través de proyectos urbanos inteligentes, de carácter estratégico y de escala modesta, aparentemente puntuales pero de efecto expansivo.

Listado de proyectos estratégicos propuestos para Caracas

1. El paisaje

Parque Lineal El Ávila (Cota Mil, Teleférico, Litoral)
Proyecto Guaire y recuperación de quebradas (Paseos ecológicos)
El litoral central (proyecto de reconstrucción)

2. Los espacios públicos

10 nuevos bulevares o paseos
Parques para Chacao y Baruta (Vallearrriba y Country Club)
Extensión del Parque del Este / Parque Aéreo La Carlota

3. La infraestructura

Metro para el Sureste

Extensión Línea 4

Ferrocarril o Tren de cercanías (Guarenas-Guatire, La Guaira)

4. Los centros históricos

El centro de Caracas

Cascos periféricos (Petare, Baruta, Chacao, Antemano, El Valle)

Preservación de la ciudad moderna
(Av. Victoria, Av. Urdaneta)

5. El vecindario

Una escuela, un ambulatorio y una casa comunal por cada vecindario

Parques de bolsillo

Sistema de enlace al transporte público

6. Los asentamientos espontáneos

Habilitación física de los barrios de Catia, La Vega y Petare

Metrocable

Política de mejoramiento de viviendas en sectores populares

7. La periferia (La Guaira, los Valles del Tuy, los Altos Mirandinos, Guarenas-Guatire)

Sistemas de transferencia del transporte público

Equipamiento urbano

Planificación de los nuevos desarrollos

8. Los terrenos vagos

Terrenos vacantes (La Carlota, Campos de Golf)

Terrenos subutilizados (Fuerte Tiuna)

Áreas con potencial de desarrollo (urbanizaciones, el centro)

9. La arquitectura pública

Arquitectura para la salud (dispensarios, ambulatorios y hospitales)

Arquitectura para la educación (pre-escolares, escuelas, y liceos)

Arquitectura para la organización social (casas comunales)

10. Los desarrollos de vivienda

Recuperación de edificaciones en estado de abandono o subutilizadas

Planes de desarrollo urbano

Nuevas viviendas

**Joan Busquets
(Barcelona, España)**

Profesor visitante
(1998, 1999, 2000, 2003)

Nuevas infraestructuras como forma de rehabilitación urbana¹

Caracas: 12/11/03

Centro Cultural Corp Group

Transcripción: Fernando J. García P.

Edición de textos: Carla Urbina

Presentación

David Gouverneur: El profesor Joan Busquets es cofundador del Laboratorio de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Cataluña en Barcelona: Ha tenido una trayectoria profesional y académica que ha sido internacionalmente reconocida. Su importante labor en el Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona se inicia en la década de los 80 durante la reestructuración de la ciudad por motivo de los Juegos Olímpicos. Por estos esfuerzos y otra gran cantidad de proyectos urbanísticos ha sido merecedor en dos oportunidades del Premio Nacional de Planeamiento Urbano de España. Ha participado en proyectos de diseño urbano en las ciudades de Marsella, Róterdam, Singapur, Sao Paulo, La Haya, Lisboa, Toledo y muchas otras.

Por su proyecto de Rehabilitación Estratégica de Toledo, junto a la publicación del mismo (financiada por el ayuntamiento de esa ciudad) fue galardonado con el Premio Europeo Gubbio 2000. Entre sus publicaciones se encuentran: "Barcelona evolución de una ciudad compacta", "La urbanización marginal", y mas recientemente "La Ciudad Vieja de Barcelona, un pasado con futuro reciente". El profesor Busquets ha sido invitado como docente en diversas universidades europeas y actualmente es profesor de la Escuela de Diseño de la Universidad de Harvard.

Ha sido profesor en varias oportunidades de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad Metro-

¹ Título original de la Conferencia presentada en el Centro Corp Group. Para efectos de esta publicación se presenta un extracto.

politana de Caracas y ofreció su generosa e invaluable colaboración en la elaboración del Plan de Rehabilitación del Litoral Central encomendado a nuestro Centro de Diseño Urbano, a raíz de los aludes torrenciales de Diciembre de 1999.

Tiene una habilidad extraordinaria y particular de poder transformar una corrección de diseño en una clase magistral de urbanismo. Es un luchador incansable, soñador, y ejecutor de cambios urbanos, además de un amigo incondicional de Venezuela. Con ustedes: Joan Busquets.

Joan Busquets: Voy a tratar de desarrollar el tema de la rehabilitación de la ciudad, sobre todo de las ciudades medias o grandes, a la luz de las cuestiones de infraestructura.

Lo que hemos discutido en estos días en el curso en la Universidad Metropolitana, es que la única forma de tomar experiencia y elaborar una teoría sobre las ciudades es entender lo que pasa en ellas y cómo, a partir de los proyectos de las ciudades, podemos transformarlas.

Cuando desde el Ávila, tenemos esta vista fantástica sobre Caracas, uno puede ver la ciudad de una manera doble: el tejido de la ciudad (residencias, actividad económica, industrias, arquitecturas en general), o la ciudad contraria, lo que decimos a veces “el negro sobre el blanco”, me refiero a la infraestructura, a otros elementos que forman, que son igualmente parte de los tejidos que estructuran la ciudad.

Nuestras ciudades, en el período moderno y sobretudo después de la Segunda Guerra Mundial, han padecido de grandes crecimientos y de la incorporación de grandes elementos de infraestructura pesados, que muchas veces han resultando en componentes urbanos difíciles de digerir. El famoso tema de las autopistas en el valle de Caracas, evidentemente es un tema muy fuerte y que sin duda merece mucha atención.

Yo me referiría a las infraestructuras como aquellos elementos que hacen que la ciudad funcione. Desde el origen, la ciudad nace porque hay un puente en un río o porque hay un cruce entre caminos, por tanto es la infraestructura la que posibilita el hecho urbano. Hoy en día cuando pensemos en la ciudad

del futuro, debemos hacer lo mejor posible para que estos elementos de infraestructura sean urbanos.

En general, las infraestructuras más directas que conocemos todos, son las que están diseñadas para transporte público y la movilidad privada. Pero entendamos también que hay una gran cantidad de elementos que están muchas veces enterrados o por el aire, que son los que nos permiten que nos llegue la luz, Internet, etc.

Mi generación aprendió que cuando se hace un plan general se resuelve todo, y hemos aprendido después de unos años que esto es imposible. Debemos ver cuales son las cuestiones a las cuales vamos a dar prioridad, y en algunos casos trabajar sólo desde algunos sectores de la ciudad o desde algunas “piezas urbanas”.

Me interesa llevarles un poco de la mano para que entendamos cuales son los temas de la ciudad, a través de unos ejemplos de ciudades en las que hemos trabajado. A veces les decimos los “problemas de la ciudad”, yo prefiero decirle los “temas de la ciudad” y cuales son las distintas maneras de abordar estas cuestiones.

Reparar efectos provocados por la infraestructura. La Haya-Holanda

En este proyecto de La Haya, estudiaremos uno de los grandes temas de nuestras ciudades hoy: reparar las cuestiones de infraestructura. Estamos a cien metros de la estación central y a doscientos metros del centro histórico. Aquí percibimos una imagen que podría ser cualquiera de la periferia de nuestras ciudades, con una gran autopista que entra en la ciudad.

A nosotros nos llaman y nos dicen: tenemos una gran autopista, que hacen que el oeste y el este de la ciudad no se relacionen. Resulta que, al lado de esta gran autopista, tenemos la Biblioteca Real, el Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ministerio de Agricultura, el Palacio de Justicia y el Conservatorio. Cinco grandes elementos ya no regionales, sino a escala de todo un país que están situados al lado de esta potente autopista.

Mi generación aprendió que cuando se hace un plan general se resuelve todo, y hemos aprendido después de unos años que esto es imposible. Debemos ver cuales son las cuestiones a las cuales vamos a dar prioridad, y en algunos casos trabajar sólo desde algunos sectores de la ciudad o desde algunas “piezas urbanas”.

Cuatro grandes arquitectos enfrentan sus proyectos a la infraestructura vial, y no consiguen que las fachadas de los edificios respondan a la ciudad. Todo esto es resultado del plan de la post guerra que dirigió la reconstrucción europea, sobre todo de las grandes ciudades del norte de Europa, y por ende ha sido el mecanismo a partir del cual se ha fabricado la ciudad moderna.

Estas ciudades tienen un sistema de grillas de autopista. Inmediatamente nos dimos cuenta de que seguramente hoy en día reparar estos problemas de infraestructura significaría repensar esa disociación que apunta a que las infraestructuras son temas de ingenieros (quienes hacen calles de varios niveles) y que los arquitectos hacen bonitos edificios dentro de este sistema de malla.

Esto lo hemos padecido en muchas ciudades, pero en las ciudades del norte de Europa se fabricaron con esta lógica y se construyeron con un gran optimismo. Se construyó parte de la autopista pero cuando iba a cruzar el Parque Central de la ciudad, los vecinos del otro lado del parque bloquearon el proyecto y por tanto esta gran autopista que debía cortar la Haya nunca se realizó. Por tanto esta gran infraestructura acaba con un semáforo en una intersección. Cuando lo descubrimos, la primera observación del estudio es que no estábamos hablando de una gran autopista sino quizá de una gran entrada a la ciudad.

Construimos un argumento distinto, tratamos de entender cómo la lógica de esta gran infraestructura y de su perpendicular, acaba pasando por unos edificios que se defienden como pueden de esta condición única.

Tratamos de entender además la lógica de los flujos. Hay autobuses, un tren con vía elevada, la autopista y el tercer piso de esta vía inconclusos. Para reparar ese tema lo importante es volver a definir el suelo urbano, y este va a ser el ejercicio que hoy nos toca.

Como sigue siendo clasificada como autopista, no se puede construir residencia a cierta distancia de ella. Tampoco íbamos a poder construir edificios muy profundos ya que una oficina no puede tener más de 15 metros de profundidad (según la ley de los trabajado-

res europeos), por tanto vamos a tener que trabajar con edificios delgados y pequeños y así poder construir un elemento de diálogo entre el oeste y el este.

Segunda cuestión importante es cómo poder trabajar un tema de tres dimensiones, cuando normalmente el urbanismo o diseño urbano se confía a las dos dimensiones.

Lo primero que tuvimos que hacer para clarificar, fue tratar de ver si ese nuevo espacio urbano pudiera ser continuo y los edificios que van hasta el punto de giro de la autopista pudieran posar parte de su estructura en la nueva plaza.

El tema más importante del proyecto es definir estos elementos de continuidad a través de unos edificios que llamaremos edificios puentes, edificios urbanos que establecen fácilmente que desde la estación se encuentre el camino hasta la residencia o desde la estación hacia las oficinas que se irán estableciendo en este sector.

El esfuerzo del proyecto está en fijar la cota 0 prácticamente de una manera constante y a construirse con un único material. Los coches urbanos, las bicicletas, los peatones pasan por estos espacios e inmediatamente empezamos a ver la necesidad de manipular la autopista y convertirla en un elemento urbano.

Digamos en conclusión que probablemente una manera de ampliar la continuidad de la plaza, es establecer unas grandes alas sobre la autopista construidas en cristal con mucha agua de forma que permitiera que el ruido del agua sobre el cristal redujera el impacto de esta gran entrada. La luz inmediatamente empieza a ser un elemento importante para conseguir la unidad del espacio.

En el proyecto intervienen ocho distintos arquitectos, la promoción es distinta y toda la operación, incluso la demolición de una parte del viaducto, es financiada por el sector privado. Por tanto el estado como la administración tiene algún control del proyecto pero no hay inversión pública en el proyecto. Este sería un poco quizá el nuevo destino de los proyectos en Europa. El sector público no tiene capacidad para el desarrollo y por tanto se convierte en árbitro y en controlador de ese tipo de operaciones.

La cuestión en estos casos es cómo conciliar algunas reglas, de forma tal que otros arquitectos que entren al proyecto, sean capaces de seguir esta lógica. El mecanismo es bastante simple: el primer arquitecto que decidió guiar la primera discusión, fija un material que será adoptado por el segundo edificio. Pero la técnica, el despliegue de esta piedra, será tratada de forma diferente en cada edificio. Es como un sistema de reglas del juego de cartas, el primero que lanza genera las pautas que los otros han de seguir. Por tanto se utiliza un mecanismo en el cual no hay rigidez por las ordenanzas clásicas, sino un mecanismo de compromisos mutuos que cada vez permiten un cierto refinamiento.

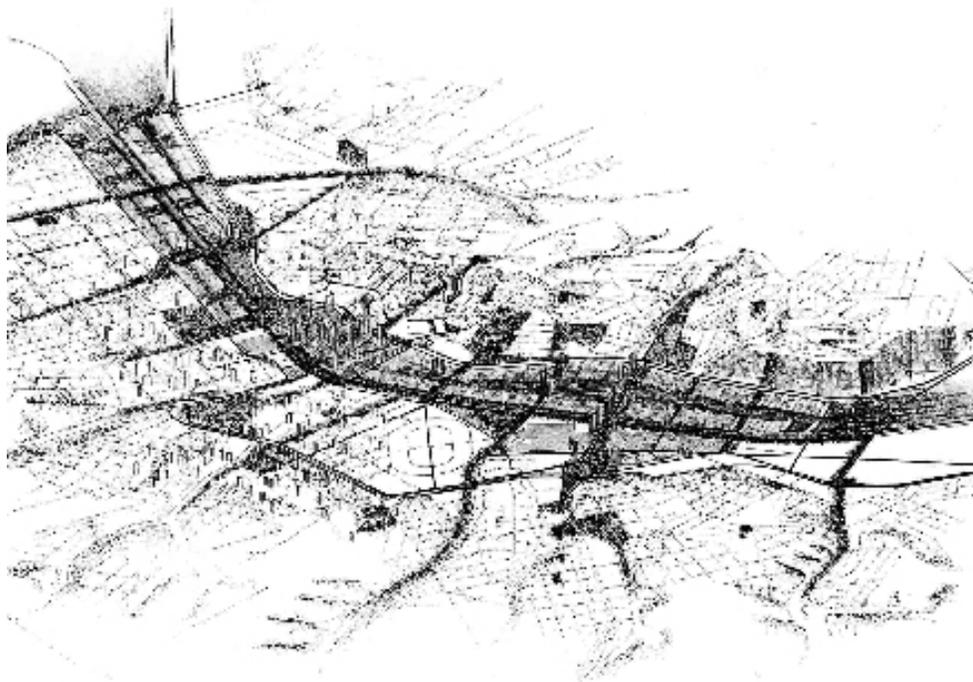
Reciclaje de espacios abandonados por la infraestructura. Sao Paulo-Brasil

Segunda actitud respecto a las infraestructuras: el tema de reciclar grandes espacios abandonados por las infraestructuras. En todas nuestras ciudades los grandes espacios industriales, portuarios, ferroviarios, quedan desmantelados. Este es un proyecto bastante general que nos dio la oportunidad en el año 2000 de trabajar con una ciudad muy grande como lo es Sao Paulo.

Hemos visto un gran error. A veces lo arquitectos y urbanistas cuando pensamos la ciudad tendemos a pensarla como: el centro, la corona y la periferia. A nuestra forma de ver, Sao Paulo cree todavía que el centro es el centro.

Esta es una ciudad magna e impresionante, una ciudad de acceso difícil, de lectura muy complicada. No tiene la fuerza que tiene Caracas, donde uno sabe en cualquier momento en donde está, si debe ir hacia arriba o hacia abajo. Sao Paulo es una ciudad que resulta difícil de comprender.

Cada parte de la ciudad tiene una autonomía propia, esta era una teoría, pero nos dimos cuenta cuando empezamos a trabajar, que, estas no eran periferias, que en el fondo aquí habían tres ciudades, que cada una de ellas tenían millón y medio de habitantes, tenían su historia, sus trazados, sus problemas de aguas mal retenidas y un gran eje industrial.



Era en este eje donde se producían prácticamente todos los carros de Brasil, pero todas esas industrias al tener una longevidad de 20 o 30 años, quedan desactivadas simultáneamente. Así encontramos una población obrera muy bien preparada, pero que se encuentra sin trabajo.

La estrategia era forzar una nueva centralidad consiguiendo que todos los elementos de infraestructura y transporte coincidieran en un mismo punto, tanto que hubiera mucha chispa, y por tanto a partir de esto, poder establecer nuevos radios de comunicación con los distintos barrios.

Existía un antiguo ferrocarril industrial que iba hasta la costa (transporte metropolitano), y a su vez permitía la conexión con el centro histórico de la gran área metropolitana. Tenemos también una gran cantidad de suelo desactivado (500 has. aprox.), sin edificaciones y por tanto si se establecieran unos criterios de conexión entre ambos lados del valle se podría desarrollar, ya que tenemos este punto central con una máxima comunicación de infraestructuras de transporte público.

El espacio del agua es el único reducto que queda, se tiene que construir sobre el agua o a un lado del agua. Los parques nuevos que vamos a construir serán parques que puedan albergar mucha agua. Si no, esta agua entra e inunda a San André y al cabo de unas horas inundaría a Sao Paulo. Podemos imaginar que

Sistemas de parques, agua y vegetación ayudan a entretener sectores de Sao Paulo.

El Río Guadalmedina (en árabe wadi, río + medina ciudad; Río de la Ciudad) históricamente había dividido la ciudad en dos partes



en el período seco ahí también podría haber canchas. El otro tema importante es la fortaleza de la vegetación, fundamental en estos espacios públicos.

Cada espacio podía adoptar perfiles muy distintos donde seguramente en el punto de la nueva centralidad, la densidad y la intensidad de usos es necesaria y es conveniente, pero es raro el lugar donde la residencia puede combinar con el valle.

La arquitectura casi no tiene forma, lo único que indicamos son criterios de densidad; probablemente cada uno de estos sectores exigirá lo que llamamos Proyectos Urbanos Específicos que desarrollarían la lógica y la geometría precisa entre parque, infraestructura, formas construidas y espacio público.

La conclusión aquí es probablemente que nuestras ciudades emplean grandes cantidades de suelos y debemos ser capaces de convertirlas en elementos de servicios urbanos, espacios que también pueden albergar actividades económicas.

El Agua como infraestructura. Málaga-España

Introduciría una tercera actitud respecto a las infraestructuras, que es entrar a fondo en la lógica de los elementos de la infraestructura, en este caso de la lógica del agua.

Estamos en Málaga, una ciudad española grande de la Costa del Sol. La zona de estudio limita con el centro histórico y la expansión del siglo XVIII. Es un río seco, típico del mediterráneo, que cuando lleva agua la lleva en exceso. Lo que ocurría es que la ciudad se inundaba, por lo que era peligroso y nadie quería vivir ahí.

El ayuntamiento proponía aumentar la altura del muro existente. En este proyecto nuestra propuesta era decirle a la ciudad que su intención era buena, que era importante protegerlos de las crecidas del río pero que íbamos a explorar otro mecanismo para hacerlo: tratar de entender la lógica del agua.

Buscamos un recipiente para aumentar la velocidad del agua, así con menor sección podríamos dar un caudal seguro. La segunda operación es volver el río al siglo XIII, ponerlo mas bajo. Este hecho nos permite

construir un paseo a nivel y debajo del paseo, podemos llevar unos coches que permitan el acceso a unos estacionamientos para futuros desarrollos del sector.

Para la arquitectura fijamos dos condiciones, los dos edificios tienen que construirse con el mismo material y ninguna parte del edificio puede sobrepasar la altura de la iglesia.

El otro tema importante es hacer comprensible el proyecto, entonces tuvimos que hacer una maqueta que se levantara por partes para poder mostrarlo al público, porque realmente es necesario que un proyecto tan simple se entienda, sino ¿cómo se va confiar en un elemento que no se comprende?

La infraestructura al final se hace por muy pocos medios, el costo del proyecto es prácticamente el mismo que el de la idea original de levantar los muros. Con el mismo dinero conseguimos hacer una calle, un espacio peatonal y más. La idea de urbanidad por lo tanto prevalece.

Infraestructuras que evolucionan en los centros históricos. Toledo-España

Tercera posición, si entendemos la lógica de las infraestructuras quizá creemos nuevos elementos en los centros históricos.

Toledo, quizá sea la ciudad más hermosa de España, por no decir de Europa. Era la capital de España hasta que se fundó Madrid. Es la ciudad donde se expresan las tres culturas que pasaron por España. Allí están todos, hoy en día en esta amalgama de edificios encontramos un trazado árabe, los potentes edificios de los reyes católicos y posteriores reyes y encontramos también el trazado judío, las sinagogas. Es un verdadero collage, y ahí probablemente está su encanto.

Es un lugar donde están los monumentos más espectaculares, donde hay más de doscientos monumentos y dos mil edificios privados. Los edificios privados claro son los más chicos, hay parcelas de 20 metros cuadrados, lo que llamo las casas torre, porque están construidas en 4 o 5 pisos.

En este estudio descubrimos preciosos mapas, que no se saben si son del Greco o del hijo del Greco, los



comparamos con un mapa actual y eso nos permitió definir las transformaciones urbanas y su lógica.

Todas las nuevas actividades o la mayoría de ellas se han colocado en el casco, incluso la Universidad de Toledo y los departamentos de Letras, produciendo edificios de una belleza y de un interés enorme.

Pero, nos interesaba ver como en realidad funciona, cual es el futuro de esta ciudad. Porque uno ve este casco y dice ¿cómo puede funcionar? Uno ve estas calles y las casas son ciegas, y uno se da cuenta que, las casas respiran por dentro, la calle solo tiene un valor de acceso, es el concepto del patio mediterráneo, también utilizado en muchos de sus cascos en Venezuela. Los pulmones de la ciudad son un esquema rojo y verde, el rojo de la calle es menor que el protagonismo que tienen los patios domésticos o los patios de los edificios grandes.

Encontramos que quizá no hace falta que los edificios tengan muy buena fachada, sino insistir en que los edificios y la rehabilitación que hagamos o hagan los arquitectos, cuente con el patio como un elemento fundamental. A partir de ahí con este ábaco pudimos hacer una ordenanza y si se nos cae un edificio en Toledo cualquier arquitecto sabe como reconstruir la casa, no hace falta ser literal con el pasado, lo que hace falta es: ser morfológicamente coherente con el pasado.

Pero finalmente ¿Qué hacer si estamos introduciendo nuevas funciones? ¿Qué hacer con el acceso?

Mapa generado para analizar transformaciones urbanas y lógica de la ciudad.



Acceso a través de las escaleras mecánicas que atraviesan la muralla. Obra sujeta al plan y diseñada por los arquitectos Elías Torres y José Antonio Martínez Lapeña. Reconocida en los Premios de Arquitectura "Manuel de la Dehesa" como una excelente solución Europea a los accesos peatonales a una ciudad histórica en colinas.

Llegamos a la conclusión de que en Toledo como en cualquier otro casco es muy importante modular el acceso de los coches. Se propone un esquema que llamamos "que los coches reboten en el casco". Si un coche entra por el sur encuentra la posibilidad de dejarlo y se crean unos departamentos fuera del casco con unos sistemas de remontan hacia la parte alta.

Así, en el área baja hay un parking de 700 plazas; salimos, pasamos por debajo de la muralla y hay un sistema de escaleras mecánicas que nos lleva hasta la zona alta. Porque lo más difícil en un casco de altura es subir 60 o 70 metros que como ustedes saben es como subir un pequeño rascacielos, y subir 70 metros con una pequeña maleta o con unas botellas de bebida, cuesta lo suyo. El tema importante era conseguir estos accesos, y hoy en día estos accesos están enmascarados dentro del paisaje por debajo de la muralla.

Junto con Rafael Moneo estamos desarrollando un proyecto que consiste en enterrar un aparcamiento dentro de la montaña y en la zona superior, crear un espacio de recibimiento de visitantes con un auditorio dentro de la montaña. Cuando ustedes se acerquen a Toledo, verán la misma pared que veían antes, pero detrás de esta pared se produce este edi-

ficio con un sistema de rajamiento y una conexión hasta la zona del río (zona de grandes presiones de la ciudad en algunas temporadas).

Esto nos permite incorporar usos de acogida que tanto pueden ayudar a la vitalidad del centro histórico y es de esperar que esta nueva centralidad de Toledo vaya a darle una nueva energía muy importante al casco.

Reestructuración de la ciudad. Barcelona-España.

El cuarto approach es cuando pretendemos reestructurar la ciudad y darle una nueva organización infraestructural. Yo no sería correcto si no les enseñara algo de Barcelona, por lo que me lo he reservado para el final.

En este caso tenemos la habilidad de estar al otro lado de la mesa, erigimos esta estrategia a lo largo de un trabajo de ocho años para la ciudad, desde el Ayuntamiento de Barcelona. Aquí entramos no tanto en el trabajo de la pieza urbana sino de un conjunto de edificios, me gusta llamarlo una escala intermedia.

Barcelona es una ciudad que en su área metropolitana tiene casi 4 millones de habitantes. En Europa las llamamos ciudades capitales, un poco a la misma es-

cala de Milán, de Berlín, incluso de Lisboa, a la misma escala prácticamente de Madrid. Pero algunas de ellas no son ciudades capitales propiamente de estado. Ustedes saben que nosotros los catalanes siempre nos definimos algo distintos, nos inventamos nuestra capital y la nuestra es la "Capital del Mediterráneo", para decir que es la capital de Cataluña.

La ciudad tenía como la mayoría de las ciudades del sur de Europa, un problema de congestión de tráfico muy fuerte. La ciudad había arrancado una serie de procesos de mejora urbana que es lo que llamamos normalmente un programa de plazas (a lo cual no me voy a referir en este momento, porque es más conocido como un mejoramiento urbano a escala local). Lo que nosotros pretendimos es ver hasta que punto la ciudad podía reorganizar su estructura diaria y de transporte público y a través de esa reestructuración generar nuevos potenciales en la ciudad.

Gran parte del trabajo que hacemos en Barcelona es buscar los huecos, y desde los huecos tratar de trazar otra estructura urbana.

Estas ciudades tan compactas han establecido un sistema de crecimiento por continuidad y van haciendo ciudad a partir de estas continuidades en todas direcciones. A partir de esto uno encuentra que Barcelona, siendo una ciudad muy compacta, tiene un espacio geográfico muy claro, todo es pequeñito y el espacio natural es evidente. El funcionamiento de la ciudad –diagrama que se me parece al de Caracas– es el de una ciudad donde las autopistas se ven conectadas a las avenidas. Barcelona tiene una hermosa Diagonal que se conecta a la autopista que viene de Madrid. Era muy fácil hacer autopista y enlazarlas a la ciudad sin hacer otros elementos.

Uno se daba cuenta de que en Barcelona tenemos muchas calles discontinuas. Lo que ocurría es que en el centro y en el ensanche era como una gran rotatoria de toda la ciudad, lo que pasaba a nivel de la autopista nos ocurría en la ciudad. Había un mal uso, por tanto lo que habría que trabajar en los elementos dentro de la ciudad y habrá que buscar es que estos grandes flujos interiores se desvíen fuera. Este es el elemento que tratamos de corregir con este Plan de Vías.

En 10 años en Barcelona se construyeron diversos enlaces entre líneas nuevas y existentes, elementos potentes de conexión entre autopistas y una infinidad de pequeñas calles, un puente sobre el ferrocarril, elementos que van a buscar nuevas estructuras urbanas.

Buenas estructuras pueden producir espacios urbanos donde hay coches, autobuses, personas y si es posible bicicletas; personas activas y personas que caminan, otros que corren y otros que simplemente están esperando por el placer de estar en el espacio.

El frente de mar es uno de los proyectos más ambiciosos de Barcelona. La primera negociación aquí fue con el puerto para poder acceder al mar, pero era difícil acceder si teníamos 16 líneas de coches pasando por allí. Había que pensar como este espacio se podría transformar, incluyendo el pase de los coches y permitiendo un acceso fácil a esta zona. Ahora ese es un espacio fundamental de la ciudad que los fines de semana está ocupado por la población y los hilos de coches pasan por debajo.

Descubrimos que en una ciudad cuando vemos los volúmenes de tráfico, resulta muy difícil discernir cual volumen es de paso y cual es de tráfico urbano. Un turista que viajara desde Suecia hacia Benidorm, pasaba por el corazón de Barcelona, y esto no tiene sentido. Cuando voy del aeropuerto a Mataró, quiero ir lo más deprisa posible, pero si yo voy a 'Ciutat Vella' (Ciudad Vieja) el ritmo de los semáforos debe ser diferente. Descubrimos que esta situación es aproximadamente 50% y 50%, entonces debemos buscar soluciones donde el tráfico rápido pueda pasar, y por esto construimos las Rondas que son semi subterráneas, libres de semáforos, donde se permite una velocidad de 80Km/h, y el resto del tráfico, el tráfico urbano, está en la calle, en la cota cero.

Los diagramas de tráfico han cambiado. Barcelona sigue siendo una ciudad de mucho tráfico, pero los flujos interiores han disminuido, la calidad, la continuidad urbana están garantizadas, por lo tanto del norte a la playa se puede ir en bus, en coche o en bicicleta, el transporte público está muy reforzado y algunas de estas operaciones de reparación se han convertido en espacios.



Nuevas playas y vecindarios en el nuevo frente de Barcelona "capital del Mediterráneo".

en día se ha llegado a la situación donde se cree en ese tipo de compromisos.

En este nuevo rol yo querría llamar la atención a lo importante que es la escala de las actuaciones, por eso de jugar a las cartas de unas por todas, de ir jugando y aprendiendo de ese sistema de negociaciones. Es algo por ejemplo que aprecio mucho en los países del norte de Europa, donde la negociación pública o privada es mucho más evolucionada que en los países del sur. En España es todavía algo difícil, la gente todavía ve estas negociaciones con ojos de malas artes.

El rol del diseñador urbano, del urbanista, del arquitecto, del ingeniero, cambia. Hoy en día hemos de aprender y entender del otro lado, del otro equipo, sobre todo en esta disciplina en la que trabajamos con tanta gente. Y seguramente nuestra posición no será nunca, el de ser el fiel servidor público o el fiel servidor privado. Hay algo que pertenece a las lógicas de las ciudades y nuestra obligación es ser muchas veces críticos con los programas. Tenemos la obligación de pensar en cada caso si el programa es ajustado o no, pensar en otras alternativas que pueden ser más beneficiosas.

Los proyectos de ciudad son muy distintos a los proyectos de arquitectura, cuando se trata a la ciudad hay que ir a razones muy básicas y auténticas, que la gente pueda participar y las personas o los que deciden, los políticos, puedan entender. Cuando yo les hablaba del proyecto en Málaga, era fundamental que se entendiera; lo más curioso es que después que este se concluyó, oí un día a una señora comentar "no estaba tan mal el río de Málaga", porque lo encontró natural; el río había bajado ya tres metros y no se había dado cuenta. Esto me pareció un cumplido. Esto es lo que yo creo que es un proyecto urbano, que es capaz de generar otras cosas, mostrar lo excepcional y la complejidad muchas veces llega a ser vista como algo normal.

Yo creo que este urbanismo es un urbanismo que la gente a veces lo ve y dice "no es un urbanismo de grandes ideas" o "no es un urbanismo reformador", no es un urbanismo con la misma ambición como nuestros antepasados eran capaces de plantear, ex-

El rol del diseñador urbano, del urbanista, del arquitecto, del ingeniero, cambia.

Y seguramente nuestra posición no será nunca, el de ser el fiel servidor público o el fiel servidor privado. Hay algo que pertenece a las lógicas de las ciudades y nuestra obligación es ser muchas veces críticos con los programas. Tenemos la obligación de pensar en cada caso si el programa es ajustado o no, pensar en otras alternativas que pueden ser más beneficiosas.

Pero ¿cuál es la contraparte de este esfuerzo de infraestructuras? La contraparte es poder realmente ganar el frente de mar. Se construye una gran depuradora para conseguir la imagen actual de la ciudad, se consigue que la ciudad llegue a las nuevas playas, se pueden ver las playas ocupadas, absolutamente limpias.

Me parece que aquí es donde quizá la lucha entre la infraestructura y la forma urbana empieza a resolverse o encontrar su solución. Fijense que finalmente acabamos haciendo la ciudad por piezas, no lo diría como un dogma, pero creo que es nuestra condición.

Creo que en nuestros tiempos y quizá en el tiempo de nuestros antepasados es imposible pensar la ciudad más allá de 10 ó 15 años, porque cambian los programas de la ciudad, cambian nuestras posiciones culturales, cambian los estilos de la arquitectura. Luego, en el desarrollo de la forma urbana debemos ser más humildes y pensar que quizá si vamos resolviendo "piezas urbanas" bastante hacemos a la ciudad, si cada una de estas piezas es capaz de generar más a su alrededor.

Actores de la ciudad

Hoy en día está cambiando el rol de los actores de la ciudad, al menos en Europa hemos pasado una situación en donde el Estado hacía todo y ahora el Estado controla o da las visiones de todo. La ciudad la pueden hacer los privados, pero no la harán nunca a solas porque los privados necesitan el sistema de garantías que da la autoridad pública.

Creo que después de la Segunda Guerra Mundial pensamos que el Estado hacía todo, tanto que hoy

tensiones como se hicieron en Caracas, o extensiones mas grandes como la de Barcelona. Por lo tanto en ese sentido creo que estamos tocando los elementos fundamentales de la ciudad, elementos que pueden estar dando forma a las infraestructuras y que pueden asegurar sobre todo lo que nos debe preocupar.

A mi forma de ver la ciudad en el futuro, tiene que ser mas eficiente porque están en el mercado abierto y la eficiencia pasa mucho por el buen uso de la infraestructura. Esta ciudad tiene que ser más abierta, mas justa, donde la gente con más o con menos recursos se sienta al mismo nivel, utilice los servicios de una forma más franca y más fácil. Y esto es algo que siempre las ciudades deben de tener, siempre habrán zonas buenas y malas y habrá gente que les gusta mas esta zona o esta otra zona, esto no es un problema, la diversidad es un elemento básico de la ciudad que hemos descubierto hoy, tanto la ciudad debe ser mas exigente, podrá ser mas justa y creo que si trabajamos con cuidado podrá ser mucho mas hermosa de lo que es. En el fondo todo el mundo desea que nuestras ciudades estén orgullosas, sean ambiciosas y puedan ser presentadas como modelo a los otros.

Gracias...

Preguntas y Respuestas

Pregunta: ¿Cómo convencer a nuestros políticos (que muchas veces quieren hacer proyectos que potencian el transporte privado) que es necesario pensar en el usuario de transporte público y favorecer la eficiencia de la ciudad?

Joan Busquets: Yo creo en realidad que si usted mira, en Europa se esta pasando de una época en la que el automóvil lo era todo, a una época donde el automóvil es un compañero más. Sin embargo en Barcelona todavía tenemos una estructura moral muy pesada a favor del automóvil. Esto es un trabajo pedagógico también a través de los medios. La gente tiene que saber que cuando va al centro de Toledo, Barcelona o de Caracas, no puede llegar con el coche delante de la catedral. El peatón no tiene espacio y si no le damos espacio al peatón no saldrá porque es peligroso.

Yo diría que en Caracas se podría dar prioridad en algunas calles montaña-valle e ir haciendo una de cada diez. Quizás sean muy pocas pero como entonces la gente las usará, las van a exigir y los políticos las harán. El político lo que quiere es el aplauso, que a la gente les guste.

Debemos aplicar mucha auto crítica porque es muy fácil decir "si los políticos no quieren...", atención, nosotros también tenemos una responsabilidad muy grande. Tanto hoy en día yo creo que la defensa del peatón es algo que pasa por recuperar las arterias, limpiarlas hacerlas fáciles, que el minusválido se encuentre cómodo. Esto es lo que yo llamo la cultura urbana, y la cultura urbana esta muy arraigada en nuestra sociedad.

P: Interpreto sus palabras al hablar de la ciudad abierta, que tiene que ver muchísimo con sistemas políticos y se refuerza la idea de que la política no solamente influye en la ciudad, sino que la ciudad se hace en la política y que de la calidad de la ciudad también depende la calidad de la política. Me gustaría escuchar su opinión al respecto

JB: Yo diría que la ciudad y sobretodo la civilización urbana es la que permite el desarrollo de una política madura, por eso es que yo desde un principio ahorro en la ciudad a toda costa, porque la ciudad siempre ha sido y seguirá siendo un espacio conflictivo, donde se expresen los conflictos y donde se encuentra la solución. En tanto, yo ahí es donde veo la madurez de la política en la ciudad.

En la ciudad hay muchos mecanismos de control, el espacio en la ciudad es más fácilmente coparticipado por distintas gentes y clases sociales. Yo creo que nosotros tenemos un rol importante y modesto en la ciudad. La sociedad del siglo XX nos ha dado un rol social, no hay ciudad que no tenga un departamento de planeamiento, no hay universidad que no tenga un programa de estos temas. No es por gracia que nos han dado esto, nuestros antecesores se lo han ganado. Por lo tanto este respeto de la sociedad es como el respeto que la medicina se ha ganado. Lo mismo que yo le pido a un doctor, la sociedad nos lo pide a nosotros: rigor, seriedad.

A mi forma de ver la ciudad en el futuro, tiene que ser mas eficiente porque están en el mercado abierto y la eficiencia pasa mucho por el buen uso de la infraestructura. Esta ciudad tiene que ser más abierta, mas justa, donde la gente con más o con menos recursos se sienta al mismo nivel, utilice los servicios de una forma más franca y más fácil.

David Gouverneur

Profesor
Director del Instituto de Diseño
Urbano para Alcaldes
Universidad Metropolitana

Dentro y fuera de la academia. Aportes a la comunidad



El Diseño Urbano es una disciplina que involucra a la academia, al liderazgo político municipal y a la comunidad. La instrucción de nuevos paradigmas urbanos, en un país con graves deficiencias en la materia, es una actividad prioritaria y compleja. El reto es cómo dotar a los profesionales con los conocimientos técnicos apropiados y que los mismos resulten no sólo pertinentes para su aplicación, sino comprensibles y útiles para los actores que participan en los procesos de transformación y creación de la forma urbana.

A tal efecto la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad Metropolitana se planteó desde su origen:

- La selección de casos de estudio en los Talleres, sobre temas de actualidad, con visitas a las localidades seleccionadas.
- La realización de jornadas de trabajo a través del Instituto de Diseño Urbano para Alcaldes (IDUA), lo cual ha permitido sensibilizar cerca de 100 gobiernos locales sobre la importancia de la materia urbanística para su gestión política y para el mejoramiento de sus comunidades.
- La realización de planes, estudios y proyectos urbanos a través del Centro de Diseño Urbano (CDU), en su mayoría desarrollados a solicitud de los gobiernos municipales, y los cuales suelen convertirse en valiosos instrumentos de cambio urbano y referencias para replicar iniciativas similares.

La sinergia entre estas actividades ha resultado sumamente provechosa, ya que los Talleres permiten a los estudiantes conocer mejor la realidad urbanística del país; el IDUA acerca los conocimientos técnicos al sector político-gerencial, y el CDU permite realizar estudios técnicos de alta calidad, que han sido sancionados por los gobiernos municipales, y sirven como casos de estudio dentro del programa académico y/o como motivación para que otros municipios adelanten iniciativas similares.

Para la Maestría en Diseño Urbano es un orgullo que numerosos de estos estudios de proyección hacia la comunidad se reconozcan como material innovador en la disciplina, y sirvan de referencia para actuaciones similares; entre ellos destacamos las siguientes propuestas desarrolladas por la Universidad Metropolitana a través del Centro de Diseño Urbano (CDU):

1999-2006. Corporación volver a La Pastora

La Pastora es una de las zonas tradicionales de la ciudad de Caracas (1741). En busca de mantener su riqueza patrimonial, desde hace más de 30 años la Junta Pro-defensa Desarrollo y Conservación de La Pastora vela por el resguardo y la recuperación del patrimonio urbano, arquitectónico y cultural de su Parroquia. El CDU desempeña labores de asesoría técnica ad honorem, en busca de la mejora de los frentes urbanos y espacios públicos. Actualmente organismos estatales desarrollan acciones basadas en los criterios propuestos de mejora de frentes urbanos en la calle de acceso a tan preciado centro tradicional. El seguimiento de la comunidad organizada busca continuidad y eficacia en los trabajos.

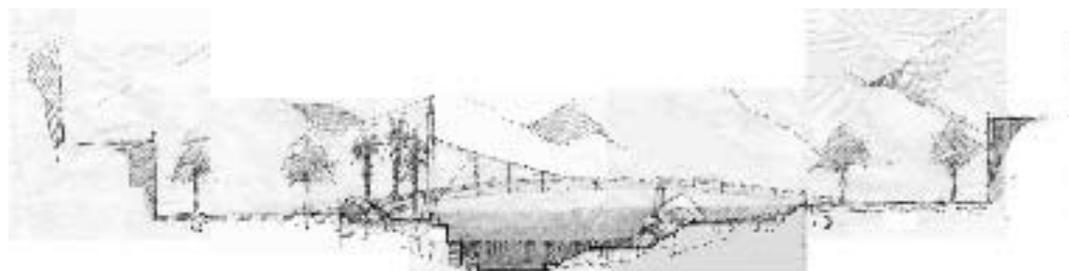


2000-2002. Visión Conceptual, Criterios Generales, Propuestas de Diseño Urbano y Estrategias de Implementación para las áreas de Actuación Especial de: Macuto - El Cojo, Camuri Chico, Los Corales, Tanaguarena y Carmen de Uria

A solicitud del Ministerio de Ciencia y Tecnología, se elaboraron propuestas para los sectores devastados en el Litoral Central de Venezuela en 1999. El objeto era orientar y agilizar la toma de decisiones relacionadas con la promoción de un patrón de ocupación territorial eficiente y sustentable para esta entidad en estado de emergencia. Igualmente se desarrollaron modelos de gestión y financiamiento que facilitarían el flujo de recursos públicos y privados para la ejecución y construcción de los componentes del Plan Maestro.

Falta de interés político han dejado estos criterios a un lado en la consecución de los proyectos. Este Plan llamó la atención de diversos profesionales destacados nacional e internacionalmente, uniendo esfuerzos para aportar ideas. Producto de este trabajo se realizó una publicación que recopila información generada y la pone a disposición pública, y en el 2001 obtuvo el Premio Nacional de Arquitectura en la X Bienal de Arquitectura de Caracas.

Trabajos de rehabilitación de la primera crujía de las edificaciones adelantados para lograr mejoras en el espacio público



Canales ecológicos propuestos para minimizar riesgos y como sistemas de parques montaña-mar

2002. Programa de asesoría técnica para el Fondo Nacional de Desarrollo Urbano (FONDUR)

A solicitud del Fondo Nacional de Desarrollo Urbano (FONDUR) y con la finalidad de elevar la calidad de los desarrollos habitacionales patrocinados por esa institución, así como para promover el fortalecimiento profesional del personal encargado de la evaluación y seguimiento de dichos proyectos, se realizaron actividades de asesoría técnica para la revisión de proyectos; elaboración de cartillas de criterios de Diseño Urbano y Vivienda, así como el entrenamiento del personal de FONDUR en el manejo de los criterios y la evaluación de las propuestas de diseño.

2000. Propuesta de ordenanza de zonificación para el sector La Llanada Abajo. Estado Vargas

Esta propuesta concebida como un plan piloto permitirá al municipio probar un nuevo tipo de ordenanza para controlar de manera eficiente la construcción de edificaciones y mejorar la calidad del espacio público, para satisfacer la demanda de una población que se vio afectada por los deslaves de 1999 en El Litoral Central. A solicitud del Concejo Municipal del Municipio Vargas del Estado Vargas, se elaboró una propuesta de "Ordenanza de re-zonificación del Sector La Llanada Abajo, Parroquia Caraballeda", que en una pequeña zona enfatiza los aspectos de orden morfológico y cualitativo, introduciendo variables urbanísticas que contribuyen a mejorar la calidad del espacio público. Esta ordenanza gestionada por la comunidad afectada de La Llanada fue aprobada en el año 2004.

2000-2002. Plan especial de diseño urbano para el área central de San Félix. Ciudad Guayana. Estado Bolívar

A solicitud de la Alcaldía del Municipio Caroní, se formularon criterios y lineamientos técnicos de diseño urbano para el Área Central de San Félix. Se prestó particular atención a la definición de las variables morfológicas y espaciales en las áreas del malecón, calles

comerciales y zonas de oportunidad para nuevos desarrollos residenciales y equipamientos de salud.

2000-2002. Plan especial de diseño urbano para el sector de Altavista. Ciudad Guayana. Estado Bolívar

La Alcaldía de Caroní solicita la elaboración del Plan Especial para la zona de Alta Vista. Ciudad Guayana, como es reconocida, es una ciudad planificada al Sur del país, un polo económico y productivo de desarrollo industrial, diseñada bajo los conceptos de los años 60. El Plan busca hacer énfasis en los aspectos morfológicos y cualitativos, no previstos en la planificación original.

Las propuestas de diseño urbano contemplan como estrategias de actuación: la estructuración del eje central, creación del Parque Alta Vista, consolidación de los Paseos Caroní y Las Américas, localización de los equipamientos culturales metropolitanos, incorporación de áreas de nuevos desarrollos, que consideran los trazados del plan original y refuerzan los sistemas peatonales y las características morfológicas de los bordes construidos, que harán factible estos recorridos longitudinales. Se crean también unos recorridos transversales que buscan crear enlaces con los Paseos y las zonas de nuevos desarrollos hacia el este y el oeste.

2002. Propuestas de diseño urbano para las avenidas Leonardo Da Vinci, Beethoven y Miguel Angel de la urbanización Colinas de Bello Monte del Municipio Baruta. Estado Miranda.

Se elaboraron propuestas de diseño urbano para estas avenidas de la Urbanización Colinas de Bello Monte, con el objeto de mejorar a corto plazo las condiciones urbano ambientales de ese importante corredor de la ciudad de Caracas. Este constituye la espina dorsal de un vecindario edificado en los años cincuenta, que experimenta un fuerte deterioro en sus espacios públicos y la ocupación gradual de retiros por muros, estacionamientos y usos comerciales de manera anárquica. Para la fecha, la Alcaldía de Baruta siguiendo los criterios planteados, ha ejecutado

trabajos de mejoramiento paisajístico y de mobiliario urbano en la Plaza Lincoln y sus alrededores.

2003. Asesoría técnica para la elaboración del Plan Especial de Ordenamiento Urbano del Área Central de la ciudad de Barinas. Estado Barinas

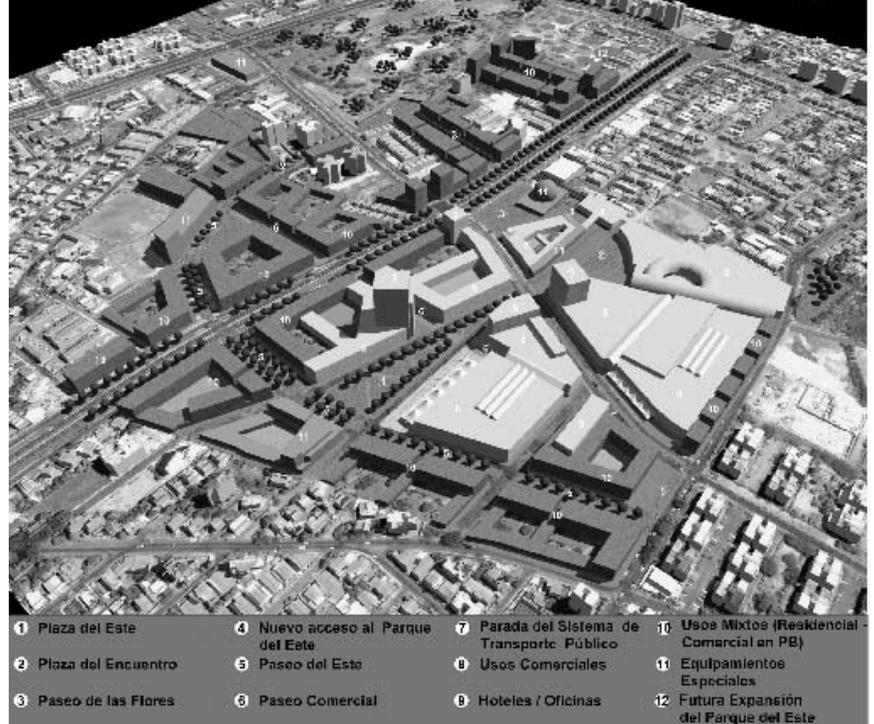
Con la finalidad de revitalizar el área central de la capital del estado, el Instituto Autónomo Municipal de la Vivienda Popular de la Alcaldía de Barinas, solicita la elaboración del Plan Especial y la redacción de la ordenanza de diseño urbano, que generan criterios y pautas para el mejoramiento ambiental, revitalización del casco, definición de red de espacios públicos, políticas de repoblamiento y generación de espacios para nuevos desarrollos frente al río.

2003. Elaboración del proyecto del Teatro Municipal de la ciudad de Barinas.

El Instituto Autónomo Municipal de la Vivienda Popular de la Alcaldía de Barinas, una vez elaborado el Plan Especial y su ordenanza, toma la iniciativa de proyectar como plan piloto la construcción y puesta en funcionamiento del Teatro Municipal, como un factor de reactivación para la zona.

2004. Taguay

A solicitud de la Fundación Tamayo (organización privada sin fines de lucro www.fundaciontamayo.org) y con su patrocinio, el Centro de Diseño Urbano, junto a estudiantes y egresados de la Maestría en Diseño Urbano, preparó propuestas para la consolidación del pueblo de Taguay (Estado Aragua) y en especial de una zona



de interés ambiental que fue donada a la población. Como producto final de este ejercicio se desarrolló una aproximación para la organización urbana del poblado, así como sus lineamientos de diseño urbano.

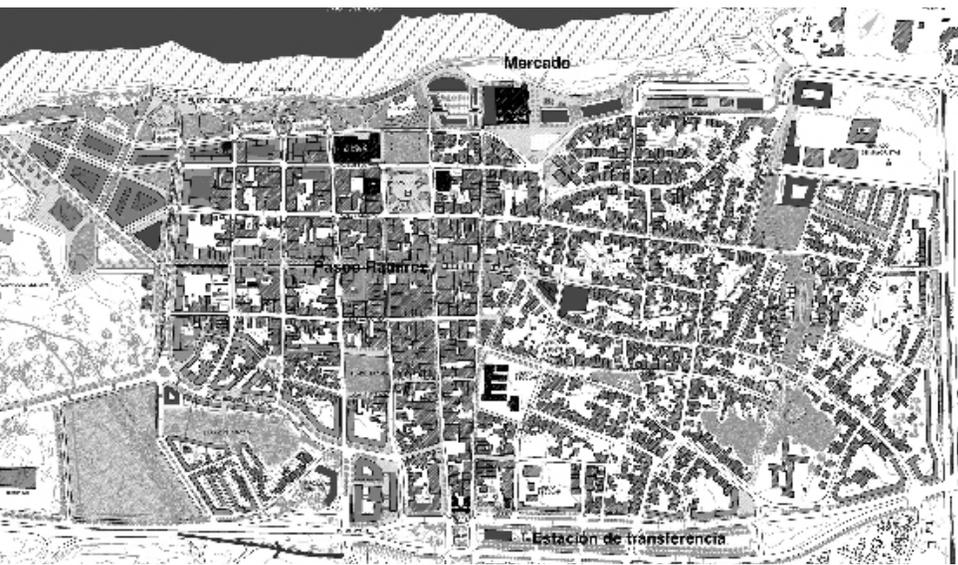
2004. Triángulo del Este. Barquisimeto. Estado Lara

Bajo la supervisión del Centro Jacinto Lara se desarrolló una propuesta para la Alcaldía del Municipio Iribarren, la cual tiene como objetivo principal garantizar el mejor aprovechamiento urbano-ambiental de un sector de singular valor estratégico e inmobiliario, ubicado en la ciudad de Barquisimeto. Se busca generar un conjunto urbano de usos mixtos de manera de conformar un sector caracterizado por su identidad y animación urbana, valor cívico y democrático. Particularmente relevante será la creación de un sistema de espacios públicos, atractivos para el peatón, de alta calidad de diseño en sus espacios abiertos y paisajismo, en armonía con la calidad arquitectónica de las edificaciones, tanto públicas como privadas.

Propuesta de diseño urbano para el Triángulo del Este, Barquisimeto

Propuestas para el desarrollo de terrenos de la población Taguay donde zonas de recreación, producción y residencia se enlazan con el territorio.





Planta de conjunto del Plan Especial del área central de San Félix

2006. Actualización del Plan Especial de Ordenamiento Urbano del Área Central de San Félix y la elaboración de su respectiva ordenanza. Municipio Caroní, Estado Bolívar

El mejoramiento urbano-ambiental del Área Central de San Félix tiene como objetivo principal, la rehabilitación y creación de un sistema de espacios públicos que favorezca la calidad ambiental y las condiciones para el disfrute, circulación, accesibilidad y habitabilidad del sector.

Se estructura así una ordenanza apoyada en el Plan que regula características espaciales y funcionales del espacio público, circuitos de transporte, tratamiento paisajístico de principales calles y avenidas, regulaciones para zonas especiales, así como disposiciones para la creación de una Unidad de Gestión Urbana encargada de la promoción, gestión, regulación complementaria y control urbanístico del desarrollo urbano del Área Central de San Félix, a los fines del cumplimiento del Plan Especial de Ordenamiento Urbanístico.

2006. Proyecto del Paseo Ramírez del Centro de San Félix. Ciudad Guayana. Estado Bolívar

En el Plan Especial del Área Central de San Félix, adelantado por el Centro de Diseño Urbano de la Universidad Metropolitana, en el período 2000-2001 y actualizado en el 2006, se planteó como una de las actuaciones de mayor impacto la creación del denominado Paseo Ramírez. Este proyecto modifica las condiciones actuales de este corredor, en el cual se concentra la mayor intensidad comercial del sector.

Se propone destinar parte del mencionado Paseo al desplazamiento exclusivo de unidades de transporte público (buses y taxis) y al disfrute del peatón, basados en los criterios planteados entre el equipo de la UNIMET y la Alcaldía, y en función de los resultados exitosos obtenidos durante la realización del "simulacro de intervención de la Calle Ramírez" realizado a fines de 2001 y siguiendo los criterios y normas contemplados en la Ordenanza del Plan Especial del Área Central de San Félix (en proceso de aprobación).

2006. Criterios y Propuestas de Mejoramiento Urbano-Ambiental del Municipio Urbaneja del Estado Anzoátegui

El Municipio Urbaneja del Estado Anzoátegui forma parte del sistema urbano Barcelona-Puerto La Cruz. El ritmo de crecimiento poblacional en el Municipio ha variado la vocación del lugar, pasando de ser un municipio turístico a ser asiento de población residente (cerca del 60%), por lo que comienza a demandar nuevos servicios, amenidades y condiciones urbanas.

La propuesta, busca generar continuidad de trazados y conectividad intermunicipal, consolidar el Área Central y las áreas mixtas en el centro de servicios del municipio, sanear canales urbanos y enlazarlos con el sistema de espacios públicos, configurar recorridos para ciclistas, aprovechar los frentes de mar y terrenos no utilizados para absorber usos de Parque Metropolitano vinculado con la flora y fauna Oriental de Venezuela.

Como resultado de estas experiencias, se produce un acercamiento entre la teoría y la práctica, y se fortalece la credibilidad en las posibilidades de cambio de las condiciones urbanas. Estos trabajos han sido igualmente difundidos en múltiples seminarios y eventos nacionales e internacionales, y han motivado a estudiantes, profesionales, funcionarios, promotores, líderes vecinales, representantes de medios de comunicación, entre otros, a profundizar sobre este tema de interés colectivo: la ciudad.



Tratamiento del área peatonal propuesta en el Paseo Ramírez



Potenciación del paisaje de costa en Lechería

Aprendiendo de la Ciudad Contemporánea

Trabajos de Grado destacados (1997-2007)



Rehabilitación de centros tradicionales, Rescate de elementos naturales, Nuevos desarrollos urbanos, Enlaces entre centralidades, Interdependencia entre infraestructura y ciudad, Estudios fenomenológicos, Actuaciones urbanas a través de piezas urbanas, son algunas de las temáticas explotadas dentro del Plan de estudios y desarrollados mas rigurosamente en los Trabajos de Grado. En esta etapa de investigación se permite al estudiante acercarse desde el punto de vista teórico, conceptual o proyectual a los temas urbanos de su interés, junto a profesores, tutores y jurados de reconocida trayectoria profesional. Así durante estos primeros diez años se han desarrollado trabajos dirigidos a dos áreas básicas:

1. Desarrollo de Planteamientos Genéricos en Diseño, Historia y Teoría, e Instrumentos del Diseño Urbano.
2. Desarrollo de Propuestas en Áreas Proyecto como: revitalización urbana, incorporación de nuevos desarrollos en áreas consolidadas, reestructuración de áreas urbanas existentes, nuevos desarrollos urbanos, conservación de áreas históricas, desarrollos urbanos controlados y no controlados.

Todos han abierto nuevas ventanas a la disciplina y han sido inspiración para talleres y otros trabajos de investigación, tocando temas que hablan de la actualidad de la ciudad contemporánea desde puntos de vistas tan disímiles que denotan la riqueza, diversidad y complejidad del espacio que estudiamos... el entor-

no urbano. A continuación presentamos un breve resumen de los trabajos de grado que han obtenido mención honorífica por su destacado aporte a la disciplina del Diseño Urbano, organizados por temas:

Rehabilitación de centros

Un modelo operativo de transformación del espacio urbano como expresión del gentilicio de una ciudad.

Autor: Ana C. Laviosa T. Tutor: David Gouverneur. 1997 Ciudad: San Cristóbal (Edo. Táchira).

El estudio se desarrolla en el entorno del viejo casco o urbano de la ciudad de San Cristóbal y centra su interés como propuesta de diseño en la recuperación e integración del espacio urbano. Este resulta un conjunto unitario de elementos que integran y otorgan a la ciudad imagen e identidad; como reflejo de expresiones de distinción, apropiación social y significado colectivo.

La estrategia se orienta a modificar la concepción de un área recreacional propuesta para la ciudad denominada "Parque gentilicio tachirenses". Se centra en la recuperación y consolidación de la estructura urbana y social de un sector de la ciudad, particularmente relevante para la comunidad, en función de su evolución histórica, sus atributos urbanos, arquitectónicos, ambientales y por contener hitos urbanos, focos de animación e interacción de la comunidad, lo cual favorece la apropiación social y la expresión del colectivo ciudadano.

El trabajo busca demostrar que la mejor manera de reforzar el gentilicio de un vecindario, ciudad, región o país, es justamente tomando en consideración los atributos que son relevantes para esas comunidades y emplearlos como referencia obligada y punto de partida de las nuevas intervenciones.

Relación núcleo fundacional-río, en las ciudades venezolanas.

Autor: Henry Pacheco. Tutor: David Gouverneur. 1999. Ciudad: Barinas (Edo. Barinas)

Algunos núcleos fundacionales de ciudades venezolanas, presentan un proceso de deterioro tal, que han modificado su papel como centros de dinámica urbana. Las Leyes de Indias, determinaban, la localización de los poblados cerca de un cauce de agua, con el objeto de garantizar la subsistencia de sus pobladores.

Esta relación se deteriora con el tiempo a consecuencia de: falta de conservación y protección del ambiente; intervenciones en los cauces de los ríos; despoblamiento del núcleo; construcciones viales, etc. Actualmente es frecuente encontrar indefinición en los bordes urbanos hacia los ríos, abandono del patrimonio edificado; aparición de edificaciones de escaso valor urbano, y, debilitamiento socioeconómico de las áreas centrales. Las zonas de transición entre los cascos urbanos y los cauces suelen ser las más degradadas.

La hipótesis de este trabajo de Grado es que la reactivación de un núcleo urbano depende en gran medida de la resolución de la integración físico-espacial entre el casco central y el río, y de que los mecanismos jurídicos y administrativos faciliten la rehabilitación morfológica para fortalecer el vínculo entre ambos.

Se aspira que con la materialización de las propuestas espaciales, se revierta el letargo presente en el sector, se genere una imagen urbana reconocible, y, que con renovado interés cívico reinterprete la relación primigenia, para fortalecer la dinámica urbana.

Enlaces y centralidades

El Centro y la Periferia. El Modelo de ciudad policéntrico vs. el monocéntrico.

Autor: Yuri D. Faneite A. Tutor: Franco Micucci. 1997. Ciudad: Maracaibo (Edo. Zulia)

La propuesta de investigación analiza la posibilidad de que Maracaibo consolide subcentros urbanos ubicados en puntos estratégicos de la periferia.

Se plantea la consolidación de subcentros periféricos, como parte de un plan estratégico que contempla una estructuración de ciudad en base a la organización de porciones o partes de la misma, a través de la consolidación de sus trazados existentes y la generación e implantación de nuevos elementos dentro de la estructura urbana. Elementos tales como nuevos corredores urbanos, jerarquización de vías, peatonalización e implantación de espacios públicos, nuevos servicios, consolidación de usos mixtos, etc.; permitirán establecer estrategias locales, actualmente inexistentes, dirigidas a lidiar con problemas de tejido, usos y lectura urbana.

Este objetivo se logrará mediante la implementación de nuevas ordenanzas, generación de alternativas de desarrollo topológico y el manejo de los mercados inmobiliarios bajo una visión clara del tipo de ciudad que se desea obtener.

Centro Comercial y ciudad: El centro comercial como integrador de las periferias

Autor: Claudio Rossi. Tutor: Oscar Grauer. 1999.

Ciudad: Maracaibo (Edo. Zulia)

Sin resumen

Vacios urbanos: espacios de oportunidad para la consolidación e integración de centros.

Autor: Carla Urbina. Tutor: Oscar Grauer. 2000.

Ciudad: Maracaibo (Edo. Zulia)

La ciudad contemporánea por su dimensión y número de habitantes tiende a configurarse en múltiples centros, cuya especialización y diferenciación de usos establece la necesaria interrelación entre ellos. Esta diseminación es el producto de modelos urbanos yuxtapuestos, que hacen evidente la poli centralidad propia de la condición metropolitana y la aparición de dos realidades: Centros y Vacíos Urbanos.

El centro se concibe, por definición, como lugares del espacio positivo, llenos de actividad, y los Vacíos Urbanos refieren al objeto sin definición ni propósito

preestablecido; residual y negativo; es el espacio indefinido entre límites de centros y sus áreas de influencia.

En éste sentido, esta investigación pretende demostrar maneras de revertir la condición de Vacíos urbanos a Lugares Urbanos como espacios que ofrecen oportunidades que pueden contribuir a un diálogo entre las diversas partes y centros de la ciudad. Se estudian sucesiones de vacíos generados por "fisuras" producidas por la vía expresa; y apropiados por "megaestructuras" desarticuladas (centros comerciales y otras estructuras introvertidas) que aportan la nueva oportunidad de desarrollo de la ciudad contemporánea como elemento de enlace entre modelos, tiempos y espacios urbanos.

La propuesta conjuga líneas temáticas que se basan en: La Conformación del lugar vacío (en la que se expresa la importancia del vacío y su reversión hacia la creación de nuevos espacios públicos), el Llenado del vacío (a través de la extensión de la trama que conforma el vacío y generación de actividades y tejido) y la Creación de la nueva escala (a través de la generación del tejido apropiándose de las megaestructuras).

Caracas, ciudad formal versus ciudad alterna. Reflexiones en torno a la formalización del "sistema intersticial" de la ciudad. Caso de estudio: sistema de quebradas de Chacaíto.

Autor: Ignacio Cardona. Tutor: Jorge Villota Peña.

2003. Ciudad: Caracas (DF)

Recorrer una ciudad como Caracas es transitar a través de discontinuidades. Pasar de un entorno urbano a otro nos lleva inevitablemente a atravesar ámbitos no definidos, fracturas en el paisaje. Estos espacios denominados "intersticios" conforman el eje central de la investigación.

Históricamente, Caracas ha ido creciendo contenida en un valle con ejes centrales en ríos, y a su vez seccionados por quebradas que van de las montañas a los ríos. La existencia de "los mejores terrenos" en las planicies y una ausente conciencia de involucrar los valores paisajísticos al crecimiento de la ciudad, fue generando fisuras, conformadas por aquellos te-



*Rescate de quebradas
y creación del sistema alternativo
en Caracas propuesto por
Ignacio Cardona*



rrenos mas difíciles topográficamente (quebradas, terrenos deslizables, etc).

La "ciudad alterna" está cargada de espacios indefinidos de apariencia intersticial que transita paralela a la "ciudad formal". La vemos entonces regida bajo los patrones que imprimen lo geográfico, de allí que su carácter de "indefinida y anárquica" sea relativo.

Estas ciudades coexisten pero no se vinculan, generando discontinuidades en los recorridos. La estrategia resultó evidente: "desarrollar la mayor actividad alterna en la ciudad de Caracas: Caminar". La nueva lógica de la ciudad permitiría aminorar la sensación de discontinuidad que aparece cuando la recorreremos ignorando la presencia de esa "otra ciudad", olvidada y alterna.

Interdependencia entre infraestructura y ciudad

La ciudad como sistema espacial, infraestructura vial vs. continuidad de las relaciones urbanas y de tejido nort-sur en Caracas.

Autor: Antonio J. Fernández L. Tutor: Oscar Grauer. 1997. Ciudad: Caracas (DF).

El movimiento moderno, propuso para la ciudad un nuevo modelo urbano que impulsaba la idea de zonificación basada en los objetivos y métodos de la empresa capitalista. En tal sentido, su lógica interna se encontraba respaldada por la convicción de que sería desarrollada y controlada mejor cada área de la ciudad, si esta se divide por zonas monofuncionales. Estas nuevas ideas aplicadas a la ciudad hicieron necesario el surgimiento de nuevos componentes de infraestructura, que se han materializado a través de nuevos sistemas de movimiento, diseñados en su



*Antoine Grumbach opinando
sobre la propuesta de Antonio
Fernández frente a la maqueta*

mayoría para atender los requerimientos técnicos que demandaba la presencia del automóvil, que como símbolo de la modernización permitiría optimizar el desplazamiento entre los distintos componentes de la ciudad. Esto trajo consigo nuevas formas de interpretar la vida urbana, así como también las interrelaciones entre partes de ciudad.

Se ha tratado de demostrar que es posible retomar el camino y lograr que la ciudad funcione como un sistema espacial, es decir, que la suma de los componentes contribuya a la creación de un entorno urbano eficiente, que ofrezca seguridad y confort para el uso cotidiano de sus habitantes. Se propone salvar la condición de barrera generada por componentes de infraestructura monofuncionales como las autopistas El Valle y Francisco Fajardo, con el objeto de cambiar tanto la imagen urbana generalmente indefinida de estos sectores aledaños a la autopista así como lograr la integración de ciudad buscada.

A corto y mediano plazo estas estrategias están enfocadas a optimizar, reforzar y canalizar el sistema de relaciones urbanas y de tejido al Sur de la ciudad, haciendo que la sutura entre las partes permita obtener múltiples opciones de recorrido y desplazamiento entre ellas.

Grandes equipamientos y el tejido urbano. Caso de estudio: Aeropuerto de la Carlota, Caracas

*Rafael Martínez B. Tutor: Franco Micucci. 2001.
Ciudad: Caracas (DF)*

Los grandes equipamientos de la ciudad, por sus dimensiones y características morfológicas o funcionales, suelen producir efectos de ruptura o discontinuidad en el tejido urbano. Mas aun, debido a los avances tecnológicos gerenciales, ameritan continuas operaciones de actualización y adecuación a las nuevas necesidades que exige la sociedad y por el contrario, tienden a la obsolescencia. Este estudio analiza las potencialidades de intervención que ofrecen grandes equipamientos en desuso y su posible reutilización en función de su ubicación y vinculación con la estructura urbana circundante. El Aeropuerto de

La Carlota en la ciudad de Caracas es el caso de estudio analizado.

Las conclusiones del presente trabajo, se circunscriben a los aspectos específicos de la problemática que presentan los grandes equipamientos en su vigencia y relación con la ciudad: Es necesario monitorear constantemente su compatibilidad con el contexto, para ver si es necesaria su modificación o eliminación. También es preciso evaluar la incorporación de nuevas tecnologías, que permitan liberar suelo urbano. En ambos casos se da la oportunidad de generar intervenciones urbanas que permitan dar estructura y una nueva imagen a estos sectores y a la ciudad. Se da también la oportunidad de reconectar el tejido urbano, para activar la vida urbana del sector con nuevos usos. Finalmente se da cabida a la memoria, a la poesía.

Diálogo entre grandes piezas de infraestructura y ciudad.

*Autor: Milagros Chacón. Tutor: Oscar Grauer.
2006. Ciudad: Maiquetía (Edo. Vargas)*

Los puertos y aeropuertos son grandes piezas de infraestructura urbana que aportan beneficios a la ciudad y viceversa; sin embargo, su inserción en el tejido urbano es generalmente física y funcionalmente difícil de compatibilizar con el entorno inmediato.

A través de estas piezas se generan flujos de pasajeros y mercancía que, una vez entendidos y analizados, pueden servir como fundamento para concebir maneras de permitir diálogos constructivos entre ellas y el entorno urbano en que se encuentran. En esta investigación se aborda el análisis de puertos y aeropuertos a partir de los flujos (movimiento de pasajeros y mercancía) y de los procesos (actividades sucesivas) que estos generan. Es importante aclarar que el análisis de estos procesos apunta a identificar el tipo de espacio que utiliza tanto el pasajero como la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final. Se pretende así, identificar aquellos espacios que pueden contribuir a mejorar las condiciones urbanas circundantes así como el correcto funcionamiento de estas piezas urbanas.

El objetivo de este Trabajo de Grado es analizar maneras y proponer estrategias que contribuyan a mejorar el diálogo entre grandes piezas de infraestructura urbana –puertos y aeropuertos– y el entorno urbano en donde se insertan, a partir de análisis de los flujos y procesos antes mencionados. A su vez, se espera que este análisis aporte beneficios adicionales al estudiar el posible valor agregado, a partir de la relativa cercanía de un puerto y un aeropuerto, como centro de servicios metropolitanos.

Se selecciona el Litoral Central de Venezuela como caso de estudio, dadas las características geográficas particulares y grandes potenciales de la región metropolitana de Caracas: la presencia de un puerto y aeropuerto en una franja urbana estrecha limitada por mar y montaña, la cual además de separar a la ciudad del mar, ha servido tradicionalmente como el frente marino y zona recreativa por excelencia del Área Metropolitana más importante del país.

Un lugar de transferencias

Autor: Mónica Porras. Tutor: Jorge Villota. 2007.

Ciudad: Caracas (Edo. Vargas)

La ciudad contemporánea es el resultado de capas acumuladas a través de la historia, que le han otorgado su carácter y fisonomía actual. Muchas de estas capas han ido apareciendo ocupando un lugar único, independiente, y que al relacionarse unas con otras, producen en muchos casos, rupturas en las continuidades urbanas.

El estudio busca demostrar que es posible generar una nueva ocupación del territorio, a partir de la integración de los diferentes flujos y capas que se encuentran en un sector de ciudad, con la finalidad de permitir la incorporación de nuevas actividades y espacios públicos, en pro de mejorar las relaciones urbanas.

El lugar de estudio es la ciudad de Caracas, y el caso específico es el nodo vehicular ubicado en la intersección del final de la Av. Bolívar, con la Av. Sur 25, la Autopista Francisco Fajardo, la Av. Los Caobos, la Av. Libertador y la Av. México. Este nodo presenta la peculiaridad de que, en él confluyen diferentes ele-

mentos de ciudad, así como layers históricos, por lo que posee un gran potencial para la creación de sitios de encuentros, derivados del intercambio de flujos y de las capas acumuladas a través del tiempo.

La propuesta de diseño urbano plantea en primera medida, retomar el suelo urbano y brindar al peatón un espacio para su desplazamiento a diferentes escalas y niveles. En segundo lugar se propone reducir la maraña vehicular presente actualmente, retomando esos terrenos para la introducción de una nueva red de plazas y así convertir este sector en un espacio donde tienen cabida armónicamente los flujos que caracterizan este nodo: el vehículo, el peatón, el metro, los parques, el río y las edificaciones; encontrándose todos ellos en un “lugar de transferencias”.

Piezas Urbanas

Campus universitario o ciudad universitaria. La Universidad Central de Venezuela y su entorno.

Autor: Luis Sully. Tutor: Oscar Grauer. 2005.

Ciudad: Caracas (DF)

En la “Era del Conocimiento” la ciudad está llamada a jugar un papel preponderante en la generación de conocimientos y riqueza de los pueblos. En este sentido, la formación de ciudadanos en todos los niveles educativos es crucial para conseguir niveles de bienestar social y económico. La universidad, ubicada en el último escalón de este proceso, se ha



Propuestas del Arquitecto Luis Sully sobre relaciones entre espacios de la Universidad Central de Venezuela y la ciudad que la rodea

visto impactada por los cambios que esta era reclama. La globalización, los avances tecnológicos, la magnitud y velocidad en el manejo de la información son sólo algunos aspectos que caracterizan este momento en la historia del hombre, el cual vive un constante reacomodo en todas sus áreas de organización social, económica, política y cultural.

El trabajo de grado analiza cómo debe interpretarse el concepto de campus universitario haciendo especial énfasis en su componente urbanístico. Con el objeto de desarrollar este tema, se estudia la Universidad Central de Venezuela (UCV). La UCV, además, obliga a analizar dos aspectos urbanísticos esenciales, su expresión morfológica construida bajo los preceptos emanados del Movimiento Moderno a principios del Siglo XX y sus excepcionales cualidades espaciales que le hicieron merecedora de una declaratoria de Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO. Esta condición, obliga a pensar en una serie de preguntas acerca del papel de un campus universitario urbano con tal grado de singularidad, el cual puede llegar a ver su propio aislamiento mientras la ciudad sufre transformaciones importantes.

Estudios fenomenológicos

Figuras entre formas de representación y formas de conocimiento como oportunidad urbana. Caso de estudio: El Malecón, Maracaibo – Edo. Zulia.

Autor: María Altagracia Villalobos. Tutor: Jorge Villota. 2000. Ciudad: Maracaibo (Edo. Zulia)

Ni ayer ni hoy, Ashley flotaba... ni aquí ni allá, donde vidas y muertes corrían enajenadas en una niebla incolora, entre dos reinos; uno, el recto, el adecuado, donde el Rey Orden dirigía y comprobaba doctrinas objetivas; otro, el retorcido, el inadecuado, donde la REINA DESORDEN todo descuidaba y perdía en herejías arbitrarias.

Este trabajo opera en esas discontinuidades cuyos límites son las continuidades representacionales teóricas y físicas, específicamente en los espacios urbanos intersticiales. La investigación se desarrolla en torno a

dos cuestionamientos claves: a) el potencial de los vacíos como lugares para la exploración y la intervención, en función de la diversidad y contradicción del capital morfológico y conceptual que los define y los revela; b) las posibilidades y las limitaciones de las herramientas con que cuenta hoy el diseñador para trabajar sobre, en y desde los espacios intersticiales.

La investigación se presenta como una sucesión de capas. La primera, guarda ciertas consideraciones metodológicas implementadas en el transcurso investigativo; la segunda, utiliza una plataforma dicotómica que opone visiones racionalistas y fenomenológicas sobre nociones de tiempo y espacio, con el objetivo de evidenciar ciertas relaciones de convergencia y divergencia; la tercera, recoge la información referente al caso de estudio: El Malecón en la ciudad de Maracaibo, apoyando la tipificación operativa de los vacíos encontrados; la cuarta, contiene algunas estrategias de intervención que pueden ser aplicadas por el diseñador en los espacios intersticiales.

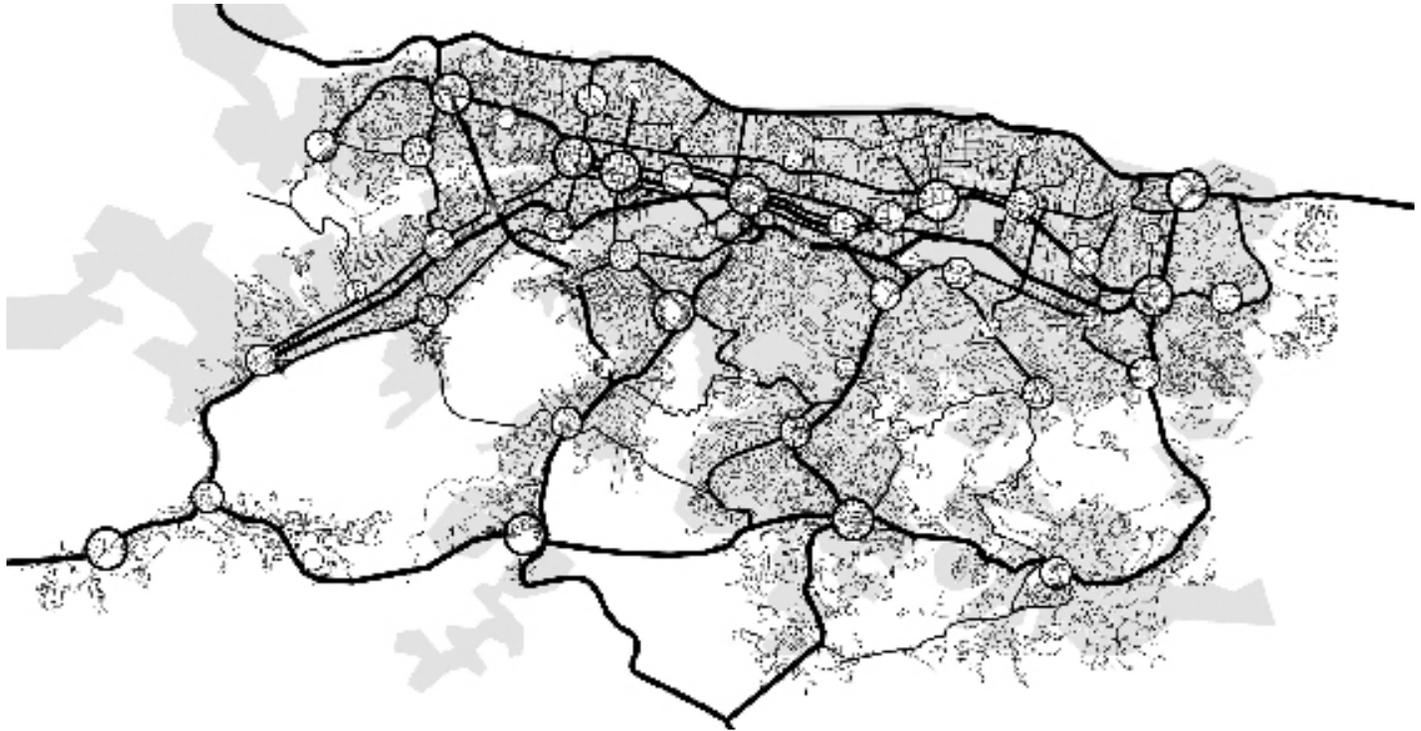
Percepción e imagen de la ciudad como instrumento de Diseño Urbano

Autor: Sete Bentata. Tutor: David Gouverneur. 2002. Ciudad: Caracas (DF)

Algunas urbes de América Latina se han ido construyendo a partir de la destrucción del tejido urbano precedente. Caracas no escapa de esta situación por lo que se genera en sus habitantes una sensación de transitoriedad y falta de identificación con iconos e imágenes en el tiempo.

En el estudio del complejo campo de la Imagen de la Ciudad, empleamos los siguientes términos para explicar las imágenes colectivas: Imagen extendida: cuando las imágenes que se poseen sobre la ciudad le confiere uniformidad como la escala, color o mensaje. (ej.: Marrakesh –color arena). Imagen concentrada: cuando la imagen total es percibida a través de un elemento absorbente de gran potencia que ordena las percepciones de su alrededor. (ej. París-Avenida de los Campos Elíseos).

Se emplearon métodos usados en estudios de mercado (método Delphi), además se estudiaron ico-



nos emblemáticos de cada época. De estos procedimientos se extraen las coincidencias, hilos conductores que puedan ser utilizados para cimentar sobre ellos la Imagen de la Ciudad.

Como resultado vemos que las Imágenes Extendidas positivas de la ciudad son: Caracas es verde, escénográfica, enérgica, con buen clima y naturaleza desbordante. Como estrategia habría que apoyarse en ellas y fortificarlas. Las Imágenes Extendidas negativas la describen dispersa, fragmentada, caótica y desmemoriada. Como estrategia se podría intentar reducir o eliminar estas percepciones, introduciendo claves para la comprensión morfológica de la ciudad y valorando la memoria colectiva a través de sus espacios públicos.

**Lugares: oportunidades urbanas.
Identificarlos, apropiarnos,
transformarlos.**

Autor: Ma. Amalia Borrajo de Radin.

*Tutor: Jorge Villota Peña. 2002. Ciudad: Catia
La Mar (Edo. Vargas)*

La forma de percibir la ciudad y su especialidad se ha transformado; asimismo la forma como trabajamos, vivimos y nos relacionamos. Lograr el entendimiento de estas nuevas situaciones, puede permitirnos una identificación mucho más clara con la ciudad que ha-

bitamos. La apropiación que de estos espacios hacemos (vínculos) y su morfología (espacio) son las claves para formular un instrumento, que nos permita identificar oportunidades urbanas, recuperando la esencia del significado de lugar, como algo que va mas allá de las dimensiones físicas y se transforma en identificación, en la relación espacio-vínculos-individuo.

Este trabajo desarrolla tres conceptos, tres formas de relación espacio-vínculo, las cuales hemos denominado: eventos, ausencias y movimientos, y se transforman en tres maneras de interpretar y proponer ciudad.

Los eventos relacionados con territorios identificables y reconocibles, claramente limitados, objetos, hitos, públicos o privados, en los que el intercambio es la clave; las ausencias, definidas como espacios residuales, sin significado, sin apropiación, sin comunicación, y los movimientos, identificados con conexiones, enlaces, matrices de movimiento, comunicación sin espacio, desplazamientos que facilitan la convergencia de lo local y lo global. Aplicando al caso de estudio este instrumento, podemos identificar cuáles son esas relaciones espacio-vínculo existentes en el sector y desarrollar, a partir de ellas, un diagnóstico, una matriz de interpretación del lugar y establecer las estrategias adecuadas para cada caso.

La Hiper-Caracas mapeada por Jaime Méndez, detecta a través del estudio de singularidad, conectividad y ubicuidad que la ciudad es un siempre creciente hipertexto.

**Del Contexto al Hipertexto.
Entre la realidad urbana local y la ciudad
interconectada global.**

Autor: Jaime Méndez. Tutor: Franco Micucci.

Ciudad: Caracas (DF)

La ciudad contemporánea, dispersa y polinuclear se desarrolla apoyada en las tecnologías de la información, que la definen, la estructuran y se representan en la investigación que pretende funcionar en sí misma como un hipertexto. La instrucción básica proviene del nomadismo y la deriva como actitud para recorrer un trabajo, que se fundamenta en entender la ciudad contemporánea a partir de la metáfora construida sobre la imagen del hipertexto.

El trabajo se estructura en capítulos donde la singularidad, la conectividad y la ubicuidad son extraídas como conceptos que permiten estudiar la ciudad y sus links como hipertexto. Las imágenes simbólicas de la ciudad, las conexiones, y los focos de actividad se describen y analizan en conjunto con los medios utilizados para estudiarlos. Petare como link, es un lugar híbrido, potente y dinámico que rechaza las herramientas de análisis y estudio convencionales, entremezcla la lógica del análisis con el producto que de la investigación se obtiene. Usando el hipertexto como metáfora, el análisis es al mismo tiempo disección, reflexión y propuesta, en una aproximación que descarta las separaciones ficticias entre la teoría y la práctica, entre la razón y la percepción.

La ciudad, como el hipertexto, y este trabajo huyen de las conclusiones definitivas, que ahogan las ciudades y les quitan su posibilidad de ser siempre nuevas. En su lugar la investigación, se da un pequeño respiro para plantear las preguntas que surgen de sí misma, y darles unas respuestas que no son más que nuevos vínculos a inacabados textos, de un siempre creciente hipertexto.

La geometría fractal en el caos urbano

Autor: Ana María Olalde. Tutor: Oscar Grauer.

2005. Ciudad: Caracas (DF)

Esta investigación tiene que ver con estructuras y con patrones de repetición que se van conformando en el tiempo y en el espacio de la ciudad, para constituir el tejido urbano. Tiene que ver también con las condiciones iniciales: topográficas, hidrológicas del lugar donde una ciudad se asienta y evoluciona y que determinan la primera estructura de la ciudad.

Se trata de la utilización de la Geometría fractal y de los conceptos de la Teoría del Caos que pueden servir como herramienta para analizar el hecho urbano. La Teoría del Caos surgió para estudiar sistemas complejos en los que intervienen un gran número de variables que dependen del tiempo, cuya estabilidad y equilibrio depende de la forma en que todas las variables se relacionan entre sí formando un todo coherente o eficiente. Estudia así mismo, la capacidad de sistemas complejos para volver a estados de equilibrio, después de pasar por situaciones de inestabilidad al modificar alguna condición dentro del sistema. La geometría fractal surgió de la representación gráfica de las ecuaciones que modelan situaciones de caos.

Lejos del uso científico en forma de sistemas dinámicos de ecuaciones, que reflejan y modelan situaciones reales, se trata de la utilización de algunos conceptos fundamentales de esta Teoría para el entendimiento y análisis de la ciudad contemporánea. Se trata así mismo de detectar lugares donde la fractalidad se rompe dando lugar a problemas en el funcionamiento a diferentes escalas.

El uso de elementos de la geometría fractal, tales como: conectividad, presencia de patrones, forma de ocupar el espacio, distribución de elementos en el espacio y por último, la dependencia del tiempo y de las condiciones iniciales, tienen todos ellos un paralelo en la ciudad.



Ana Babic afirma con su trabajo que Caracas también puede ser dinámica de noche

El espacio público en la noche. Caso de estudio: Caracas nocturna

Autor: Ana Babic. Tutor: Jorge Villota. 2007.

Ciudad: Caracas (DF)

El siglo XX ha sido el siglo de la energía eléctrica, generando espacios y ciudades iluminados y disfrutables de noche. Esto transformó completamente los modos de vida y las condiciones de trabajo que se habían dado hasta el momento en las ciudades. La noche se convirtió en el momento del día para compartir los momentos de ocio después de las horas diurnas de producción.

La ciudad ya no solo cuenta con la luz del sol de día, la ciudad se reescribe y transfigura de noche por el uso de la iluminación nocturna. La lámpara, que puede controlar a placer tiempos, ritmos y colores, se convierte en un instrumento de reescritura de la ciudad. La luz artificial se ha convertido en uno de los más genuinos materiales de diseño. En el manejo de la luz eléctrica no todo se puede determinar como racional y funcional, sino más bien pareciera que intervienen factores de la intuición y la sensibilidad.

Los momentos de ocio para los habitantes de una ciudad moderna son poco frecuentes. Entre el tráfico, el trabajo acumulado y el estrés, vemos que, salvo algunos fines de semana, tenemos libres algunas horas ociosas de noche, que habitualmente usamos para

encerrarnos, pasando de un lugar a otro, sin disfrutar de vida cívica en los espacios públicos que están preparados para eso.

Muchos caraqueños tienden a disfrutar sus horas ociosas nocturnas en lugares privados, a pesar de que la noche es el momento de disfrutar la ciudad, cuando baja el frenesí de la actividad laboral, cesa el embotellamiento del tráfico, y disminuyen los niveles de contaminación ambiental. Otros tantos aprovechan el silencio sosiego, el fresco clima y lo amable del encuentro con otros en los espacios públicos en la noche.

Esta tesis se concentra en estudiar el espacio público según su escala, forma y accesibilidad, para generar estrategias que permitan incorporarlo como espacio disfrutable durante la noche en Caracas.

Arnoldo José Gabaldón

Profesor invitado y asesor
de la MDU.

El desarrollo sustentable de Venezuela



Para la mayoría de la población del mundo industrializado, el paradigma del desarrollo sustentable, tiene una connotación eminentemente ambiental. Se parte de la premisa, que el equilibrio ecológico del planeta está amenazado y que por ello estamos comprometiendo su capacidad para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras. Siendo el caso que esos países han alcanzado altos niveles de prosperidad económica, con estabilidad social y política, resulta obvio que pongan el énfasis, en adelantar una gestión ambiental, que asegure su sustentabilidad ecológica en el mediano y largo plazo.

Los que vivimos en el mundo subdesarrollado, tenemos que tener otra visión de desarrollo sustentable. Para nosotros un desarrollo con ese calificativo, debe ser aquel, que además de ser ecológicamente sustentable, lo sea también social, económica y políticamente. Estas tres últimas dimensiones del desarrollo, pueden tener temporalmente, en ciertos casos, hasta mayor prioridad. Ello por supuesto depende, de la gravedad de los desajustes institucionales y socioeconómicos que se padezcan. Y de cuán rico sea el capital natural, en comparación con las demandas que se ejercen sobre ellos.

La situación de Venezuela desde la perspectiva de la sustentabilidad, es especialmente grave. En la actualidad no hemos podido alcanzar esta condición, en lo social, económico y político, pero tampoco en lo ecológico.



En otra parte (Gabaldon, 2006), he expuesto que la sustentabilidad social es la capacidad de una población para generar la elevación permanente en el tiempo, de la calidad de vida, sin desmedro del entorno natural. ¿Podemos decir que eso está ocurriendo en el país actualmente? No más miremos lo que está sucediendo con los habitantes de la Gran Caracas, que constituyen cerca de un 20% de la población de Venezuela. ¿Hay quien se atreva a aseverar que la calidad de vida de los caraqueños no ha venido disminuyendo de una manera ostensible durante los últimos tiempos? ¿Qué estamos haciendo para mejorar el urbanismo de nuestras ciudades, donde vive el 85% de la población? ¿Es posible tener una población socialmente estable, con los niveles de pobreza que existen en el país?

En cuanto a la dimensión económica, hay materia para amplios comentarios. ¿Puede hablarse de un crecimiento sustentable cuando se depende casi exclusivamente de la explotación de un recurso natural agotable? Dicha situación se empeora, porque desfilfarramos el ingreso petrolero en inversiones que no son reproductivas. Esta no es una apreciación novedosa, ya que ha estado en la dialéctica del desarrollo venezolano, desde la muerte del Dictador Juan Vicente Gómez. La transición hacia un desarrollo con tal denominación, pasará necesariamente porque tengamos éxito en la diversificación económica, tomando las debidas previsiones para lograr una agricultura y una industria sustentable.

Otro tanto puede decirse en el ámbito político. Las amenazas a la libertad son todo lo contrario de lo que se necesita, para decir que una sociedad es sustentable, en ese contexto. El desarrollo sustentable de Venezuela exige en la actualidad como asunto prioritario, el fortalecimiento de las instituciones democráticas, el restablecimiento del estado de derecho, la separación de los poderes y darle marcha atrás al temerario proceso de recentralización política y administrativa que se trata de imponer. Esto es todo lo contrario de lo que está ocurriendo.

Los venezolanos hemos sido inclementes con los recursos naturales. Tenemos una de las tasas más

elevadas de deforestación en la América Latina. La contaminación de los cuerpos de agua dulce y de los ecosistemas marino-costeros, ha sido muy extensa. Nuestra principal industria, la petrolera, es fuertemente degradante del ambiente y perturbadora del hábitat natural. En estas circunstancias, es muy difícil hablar de sustentabilidad ecológica.

Expuesto a brochazos gruesos, este cuadro poco alentador sobre la sustentabilidad de nuestro desarrollo, la agenda futura de los venezolanos debe quedar así, más o menos definida. Tenemos que hacer un gran esfuerzo para crear conciencia acerca de estos asuntos y sobre los enfoques con que debemos abordar su solución. Es por eso que he mantenido, que el desarrollo sustentable constituye una reinterpretación de todo el proceso de desarrollo, desde una perspectiva profundamente ecológica y ética. Una perspectiva que ha de considerar tanto la ecología natural, como la humana.

Por todo esto es que pienso también, que la Universidad tiene el deber de enseñar a la juventud estudiosa el significado y trascendencia del desarrollo sustentable. Si creamos consenso sobre este nuevo paradigma, nos será más fácil reenrumbar una trayectoria de desarrollo que no luce viable y que está causando la pérdida de un valioso capital humano, social y económico.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Gabaldón, A.J. (2006). *Desarrollo Sustentable. La Salida de América Latina*. Editorial Grijalbo, Caracas.

Confesiones desde La Zona Cero: Antología de Iniciativas Urbanas

BAJO MANHATTAN,
CIUDAD DE NUEVA YORK, EE.UU.

**María Altagracia
Villalobos**

MgSc. en Diseño Urbano (Unimet)
Associate Urban Designer
de la Alcaldía de Nueva York

Confieso, ante vos todo poderoso reflejo y ante vosotros hermanos lectores que, sin haber pecado lo suficiente, ha sido mi culpa; confesa estoy; luego, prisionera anómala soy por repudiar la cruzada cuando volando escapo del desesperado sigilo del tropiezo y la borrascosa serenidad del rendibú. Si has sido tú el verdugo infantil del pájaro, también yo he simulado las noticias perdidas, las prescripciones forasteras y los mercantiles antidotos. Si por un momento tomáramos la silla del frente, veríamos que es una historia inútil de violencia, porque ellos, que aún no nacen, ya editan juntos los secretos que cierran cortinas y eclipsan luces; un viaje al desierto púrpura abrirá -no derrumbará, derrocará, ni abatirá- las puertas, tergiversará la gravedad, seducirá al lapso, salvará tu garganta y aliviará mi sueño; ninguna capa o alfombra mágica será útil, porque todo será invisible y etéreo sobre la efímera fortaleza de la conjunción. Me preparé a la próxima liana que prometa llevarme apenas cerca, para encontrarte en el centro y al final; donde ningún atentado ocurrirá en la obstinada extinción de la equidad y la jerarquía que empareja al rito y al antojo, desde paisajes heterotópicos de relaciones que al sustraerle el nombre a la libertad la denuncian fatua, desgraciada, vanidosa, petulante, incauta y peor aun inerme.

Concedido a la esperanza el privilegio de la iniciación en este soneto a ocho mil espacios, se sufre de prisa una emergencia tópica propia de la profesión;

trance que acelera el ingreso al universo de observación de la ausencia y la secuencia de iniciativas que en el Bajo Manhattan –así como en otros contextos desiertos, injustos, masivamente destructivos, repressivos, autocráticos, improductivos, inestables– son motivadas por la humana necesidad de recuperación frente a la pérdida y la apenas lógica inquietud de renovación ante la oportunidad de redefinición que todo vacío infiere. Como explica William Mitchell, en su artículo titulado “After 9/11”¹, luego que LMDC² comisionara siete equipos para estudiar esquemas de reconstrucción para el WTC³, cada arquitecto hizo lo que todo buen profesional, es decir, resolver el problema presentado en búsqueda de respuestas genuinas capaces de crear un agregado valor cultural dentro del contexto asignado. Ningún arquitecto es capaz –claro que cualquiera que encuentre más divertido el azar que el deber, puede ser salvado por una galletita de la suerte– de renunciar al llamado que la sociedad le hace para salvaguardar al mundo. Todos acuden, aún si deban obligar sus distinguidas conciencias

1 / Dicho artículo está incluido en su más reciente libro titulado: “Placing Words: Symbols, Space and the City”. Editado por: MIT Press, en Cambridge, Massachusetts, 2005 (Pag. 31)

2 / LMDC (Lower Manhattan Development Corporation) o La Corporación de Desarrollo para el Bajo Manhattan, fue creada cuatro días antes de las elecciones de autoridades locales en el 2001, es la agencia encargada de dirigir los esfuerzos de reconstrucción en el Bajo Manhattan.

3 / WTC (World Trade Center). Las torres gemelas del Centro Mundial de Comercio fueron conocidas como unas de las más altas del mundo. En la actualidad, se conoce su antiguo emplazamiento con el nombre de Zona Cero o “Ground Zero”

a olvidar que los promotores necesitan unos cuantos nanosegundos para convertir los Jardines Colgantes de Babilonia en rentables campos de telecomunicaciones.

Entre una oferta y otro concepto, queda tiempo para consumir el boleto y descender a la caverna de lo auténtico, sin importar cuantas confesiones hayan sido hechas a favor de su no veracidad ¿Cual cuna de ilusión más encantadora que la del encuentro con la posteridad es posible imaginar? Tragicómico o no, el proyecto de mayor trascendencia en ese artefacto urbano con forma de manzana y torres dormidas, se titula: Reflejando la ausencia⁴. La ausencia, es la comarca del anhelo; la diferencia, es la prórroga que rodea, infiltra y desborda el deseo. Cualquier otra consideración sería un fetiche demasiado arcaico para pertenecer a un sistema de dinámica diversidad semántica. El vicio de observar el vacío y ufanarse de la singular visita a su específico emplazamiento, convierte en circo gitano a definitivos mausoleos; las pruebas no son necesarias, pero son imprescindibles, al igual que la belleza que no representa sino su propia ausencia.

Simultáneos compromisos ocurren cuando la burocracia separa extremos incapaces de satisfacer sus simpatías internas. Lejos del consenso, es probable que los extremos jamás atiendan a la cita donde los tratados de placer, confort, definición, transparencia, complementariedad, mantenimiento y calidad habían de ser firmados. No basta con girar infinitamente sobre el Trópico de Capricornio para aceptar que la única manera de tener control, es saber perderlo. No obstante, John Lindsay en 1960, igual que Rudolph Giuliani, George Pataki y Michael Bloomberg en el año 2001, cumpliendo con el rol histórico que sus profesiones les destinan, atendieron a la emergencia urbana con un llamado a la creación, innovación, evolución⁵. Como en la Plaza San Marcos, poco tardó en aparecer la más brillante, esa que con vestido de seda rosa golpea desde dentro invadiendo la mente y los sentidos hasta conseguir lo que quiere, aún sin saber por qué o para qué lo quiere. El 27 de febrero del año 2003 –antes de que desaparecieran las mascararas en

Nueva Orleans, Venecia y Río– el alcalde y gobernador anunciaban al Mesías: Daniel Libeskind.

La decisión afirma que el diseño seleccionado se convertiría en un símbolo de la fuerza y trascendencia de la democracia americana, así como también develará la majestad de los emplazamientos contemplativos y culturales. Desde entonces y hasta ahora, los 1776 pies de la nueva Torre de la Libertad han recordado de una revista a otra página electrónica su imperialista misión de preservarse, aún si el precio de tal resguardo inicia y termina por ser la autodestrucción.

No obstante, además del plan de deconstrucción para el devastado edificio del Banco Deutsche, la torre, los agujeros y la restauración de la cuadrícula –y con ella la de la equidad preservadora de privilegios–, otros esfuerzos están siendo financiadas por el Departamento Federal de Vivienda y Desarrollo Urbano⁶. Al mejor estilo de Julio Verne, la delirante prospectiva describe como un nuevo túnel conectará el Aeropuerto John F. Kennedy con el centro de Brooklyn y el Bajo Manhattan; el nuevo centro de transporte en el WTC y el ubicado entre las calles Fulton y Broad-

4/ "Reflecting Absence" o Reflejando la Ausencia, así se denomina el parque que será construido en conmemoración de las 2.979 personas muertas durante los eventos del 11 de Septiembre del año 2001. El proyecto fue seleccionado entre 5.201 participantes de 63 países distintos. Michael Arad y Peter Walker, en asociación con Max Bond, son los diseñadores de una experiencia de recuerdo a través de tres niveles que enlazan vacíos como en la más ritual de las procesiones religiosas.

⁵ En el verano del año 2002, LMDC inicio la discusión pública para el diseño del nuevo WTC promoviendo seis conceptos iniciales. Posteriormente, luego de un llamado mundial al que respondieron 406 grupos de profesionales, siete equipos fueron seleccionados: Lord Norman Foster; otro equipo compuesto por Richard Meier, Peter Eisenman, Charles Gwathmey, y Steven Holl; Peterson/Littenberg, liderado por Skidmore, Owings y Merrill; Studio Daniel Libeskind; THINK, un equipo liderado por Shigeru Ban, Frederick Schwartz, Ken Smith y Rafael Viñoly; y UNITED Architects, encabezado por Reiser + Umemoto RUR Architecture, Kevin Kennon, y Greg Lynn FORM.

En Diciembre del 2002, LMDC comenzó el contacto con las comunidades mediante grupos de trabajo y asambleas públicas incluyendo no sólo Manhattan, sino también, Brooklyn, Queens, el Bronx, Staten Island, Long Island y New Jersey. Unos meses después, en febrero del 2003, LMDC y la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey anunciaba los dos finalistas: Daniel Libeskind, con un políticamente atractivo proyecto titulado "Centro Mundial Cultural"; y en segundo lugar, THINK, cuyas propuestas eran mucho más populares en el sector profesional, académico y crítico.

⁶ Las iniciativas de reconstrucción emprendidas en el Bajo Manhattan son en su mayoría financiadas a través de un fideicomiso para el desarrollo comunitario proporcionado por el Departamento Federal de Vivienda y Desarrollo Urbano de Los Estados Unidos. El pasado 20 de mayo del 2005, una vez considerados los comentarios de la comunidad, durante una asamblea pública, se anunció la distribución final de fondos.

way maximizarán el acceso a terminales marítimos, trenes y sistemas subterráneos de metro; la ruta expresa "9A" se convertirá en un idílico paseo peatonal; la nueva estación sur de transporte marítimo incrementará la capacidad y reducirá el tiempo de viaje actual de los turistas y residentes de Staten Island y el Bajo Manhattan; y otras iniciativas de menor escala mejorarán la circulación en el Barrio Chino y el Distrito Financiero.

Los fondos asignados incluyen estudios de diseño urbano en el área sur de la Calle Greenwich, la cual ofrece la oportunidad de crear un nuevo y significativo espacio público que conecte el Parque Battery y el WTC, así como de incrementar la conectividad en sentido este-oeste mediante la apertura de la Calle Edgar. De forma similar, la revitalización de la Calle Fulton creará un gran corredor enlazando ambos ríos mediante la inclusión de actividades comerciales y culturales, e incorporando un nuevo espacio público central que reparará la fragmentación causada por operaciones modernistas de urbanización incompletas.

Otras grandes iniciativas sólo comparables en la historia de la ciudad con la creación del Parque Central, están siendo llevadas a cabo. La transformación del Frente Marítimo Este, con un presupuesto asignado del 150 millones de dólares, promete la reconversión de oscuros e inaccesibles espacios industriales en desuso y de residuos viales, en festivos e innovadores espacios públicos y culturales; el parque sobre el Río Hudson que se extiende desde Battery hasta el norte de la Calle 59, con presupuesto de 70 millones de dólares, ofrece oportunidades para vivienda subsidiada, pabellones culturales y cientos de acres de espacio abierto. Los parques existentes también serán rehabilitados, con el fin de consolidar la trama histórica de la ciudad.

Recordando de nuevo a William Mitchell, cualquier irónico diría que todo es un montaje para avanzar las agendas políticas de Bloomberg y Pataki, continuar la tradición planificadora de la Autoridad Portuaria y preservar las oportunidades de negocio de Larry Silverstein. Seríamos así sólo nobles profesionales que como Spiderman, Libeskind y Batman, acu-

dimos al llamado de una ciudad gótica de locos corazones. Particularmente, preferiría ser rescatada por King Kong, pero me lo impide la certeza de que son todas las ciudades el resultado de agendas políticas específicas. Entre el parque Rosa Inés y la Plaza del Centro Lincoln, prefiero la calle Melancolía, donde Azar C. A. acaba de abrir el "i-bar Lolita"; la belleza supera las agendas, a pesar de su propio deseo de ser pertenecida como cualquier rubia barata. "The Gates" en el Parque Central lo demostró al abrir sus alas naranjas cuando, después de veinte años de trámites y permisos negados, su apertura coincidió con la visita del Comité Olímpico a Manhattan en el año 2005; ningún medio de representación escapa a cumplir un fin y ocupar un sitio en la categoría del sistema al que pertenece. Pueden ahora el Che Guevara, Le Corbusier, Verdi, Godard, Chagall y Dostoievski morir de hambre, ser asesinados o suicidarse, pues tarde o temprano, camisetas con sus nombres serán vendidas en el Barrio Chino por no más de 5\$.

El Derecho al servicio del Diseño Urbano

La relación del derecho con el diseño urbano debe ser una relación de servicio. El derecho está llamado a producir herramientas jurídicas que faciliten al diseñador urbano lograr las metas que se ha propuesto.

Aprovechamos la coyuntura actual del régimen jurídico venezolano para poner de manifiesto esta relación. Al momento de esta publicación, la situación jurídica de la ordenación del territorio, dentro de la cual está necesariamente inserto el diseño urbano, es de una total incertidumbre. Las leyes que regulan esta ordenación fueron derogadas desde septiembre de 2005, pero resurgieron de sus propias cenizas en febrero de 2007 al ser derogada la ley que las sustituía, la cual no llegó a entrar en vigencia¹. Esta incertidumbre se agrava al estar la ordenación del territorio y, en general, toda la división político territorial del país y la institución misma de la propiedad urbana dentro de los temas que serán legislados por el Presidente de la República en ejecución de la Ley Habilitante. Aprovechemos entonces esa coyuntura para plantear esa relación de servicio.

Dolores Aguerreverre

Profesora de Legislación Urbana,
Maestría en Diseño Urbano.

1 / La Ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio (LOPGOT) publicada en Gaceta Oficial del 23 de septiembre de 2005, con una vacatio legis de seis meses, expresamente derogaba la Ley Orgánica de Ordenación del Territorio y la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística. La vacatio legis fue ampliada en dos oportunidades y finalmente, en febrero de 2007, la LOGOT fue derogada sin haber entrado en vigencia.

A más de medio siglo de las primeras ordenanzas de zonificación y de arquitectura, del éxodo del campo a la ciudad y del abandono de la cuadrícula como forma urbana, y a más de 20 años de aplicación de la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística, creemos que se ha acumulado suficiente experiencia para identificar aquellas situaciones a las cuales las normas jurídicas vigentes no han sabido dar respuesta sino, al contrario, las han pretendido ignorar contribuyendo al caos de nuestras ciudades.

Temas como el del equipamiento y comunicación de las zonas de barrios, la renovación de zonas consolidadas, la preservación económicamente sostenible del patrimonio arquitectónico y urbano, o temas como el de la generación y conservación de espacio público, se nos presentan hoy como realidades más importantes de atender que las tradicionales limitaciones a la edificación, a las cuales las normas tanto nacionales como locales han dedicado toda su atención.

Así, son múltiples los temas renegados por las normas jurídicas que regulan el urbanismo en nuestro país. Un ejemplo cada vez más mencionado es el de los conocidos en el derecho comparado como instrumentos alternativos de gestión urbana.

Nos referimos a todo tipo de instrumentos de negociación que hagan posible la ejecución de propuestas de diseño. Hablamos de incentivos por generación de espacio público, de transferencias de derecho de construcción para generación de espacio público o para preservación de patrimonio cultural, de reajuste parcelario, de suelo creado o de recuperación de plusvalías, en fin, de los múltiples ejemplos del derecho comparado y, por qué no, de los que se creen en nuestra propia realidad. Todos estos instrumentos están fundamentados en el principio de igualdad ante las cargas públicas que conlleva a la igual distribución de los beneficios y cargas derivados del plan urbano.

Sobre estos instrumentos alternativos de gestión urbana, las leyes vigentes son bastante escasas. Esto se ha traducido en una total dependencia de los instrumentos tradicionales como la expropiación, los

cuales requieren de la utilización del presupuesto municipal, usualmente deficitario.

Es cierto que esta ausencia de regulación en la ley nacional no debe ser obstáculo para que los municipios creen sus propios instrumentos alternativos de gestión urbana. De hecho, encontramos algunos planes municipales que se han adelantado a los tiempos y se han atrevido a plantear sus propuestas de diseño urbano reglamentando instrumentos innovadores de gestión que las hagan ejecutables. Ejemplo de ello, los planes en los cuales ha colaborado la Maestría de Diseño Urbanos de la UNIMET.

Sin embargo, su cabal utilización requiere de un desarrollo normativo que garantice la seguridad jurídica que debe fundamentar este tipo de gestión. En este sentido planteamos la interrelación entre el derecho y el diseño urbano. Es tarea pendiente de los diseñadores urbanos y de los juristas dedicados a estos temas, el de analizar las distintas alternativas que nos presenta el derecho comparado y adaptarlas a la especial realidad de nuestro país.

Ahora bien, la sola consagración de estos instrumentos como normas jurídicas no es suficiente. Su operatividad depende de otros factores que también se encuentran en este momento en una situación de total incertidumbre: un poder municipal autónomo que concilie los intereses contrapuestos, una organizada participación ciudadana, y una inversión contundente de capital privado.

¿Qué piensan y hacen nuestros egresados?

En una encuesta transmitida a nuestros egresados el pasado año 2006 para hacer una revisión del programa y obtener algunas ideas para la mejora del plan, se extrajo información de interés, así destaca que:

Las fuentes de financiamiento empleadas para cursar la MDU han sido: BID, Fundayacucho, Banco Mercantil, Druker Fund, Fonacit, Educredito y de forma personal.

Nuestros egresados provienen de diversas carreras como: Arquitectura, diversas ramas de la Ingeniería, Matemática, Urbanismo; y actualmente la totalidad se encuentra trabajando en compañías privadas, universidades y en el sector público. Algunos lo hacen fuera de Venezuela.

Las herramientas adquiridas en la MDU les han beneficiado a nivel laboral. A continuación algunos comentarios:

“Participar en la Maestría en Diseño Urbano me ha permitido gerenciar la factibilidad de los proyectos, integrándolos a un análisis del retorno de la inversión, empleando entre otras herramientas, el estudio de las diferentes variables del entorno a ser edificado. Así mismo me ha permitido integrarme al ambiente universitario como Project Manager de diferentes proyectos europeos y tutor de diferentes tesis de grado y post-grado”.

Aldo Scatton

“En la solución de problemas de gestión y gerencia, además de la obtención de parámetros urbanos en instituciones, para la elaboración de proyectos de vivienda de interés social”

Grecia Blanco

“Mentiría si dijera que me desempeño en el campo del Diseño Urbano. He tenido pocas oportunidades en el campo específico, pero estudiar una Maestría creo que es enriquecedora en muchos aspectos. Aprendí muchas cosas que es imposible aprender en Pre - grado. Metodologías, disciplina, oratoria, en fin muchas cosas que utilizo hoy en día en mi carrera”.

José Vicente Guevara

“Me han permitido captar el espíritu urbano de España, muy diferente al de Suramérica. Me ha abierto puertas a trabajos en los cuales mi conocimiento aporta valor. Me han dado medios para gestionar proyectos y desarrollos ante organismos públicos. Me han recordado que debo trabajar como un “burro”

Isaac Estanislao

“En el desempeño académico y profesional, la Maestría me ayudó a adquirir una conciencia más clara sobre la importancia de ‘pensar en la ciudad’ cuando se hace un proyecto arquitectónico.

He podido ofrecer mis servicios profesionales como Diseñador Urbano, desempeñando algunas labores en esta disciplina a nivel público.

En la Oficina ‘GRUPO OI – taller de arquitectura’ hemos desarrollado proyectos de sistemas de espacios públicos para instituciones públicas (siempre a manera de proyectos para ejecución, nunca a la manera de ‘planes urbanos’). La conjunción entre la disciplina que piensa en el total (diseño urbano) integrada a la posibilidad de diseño de detalles ha sido ideal para el desarrollo de estos proyectos”.

Ignacio Cardona

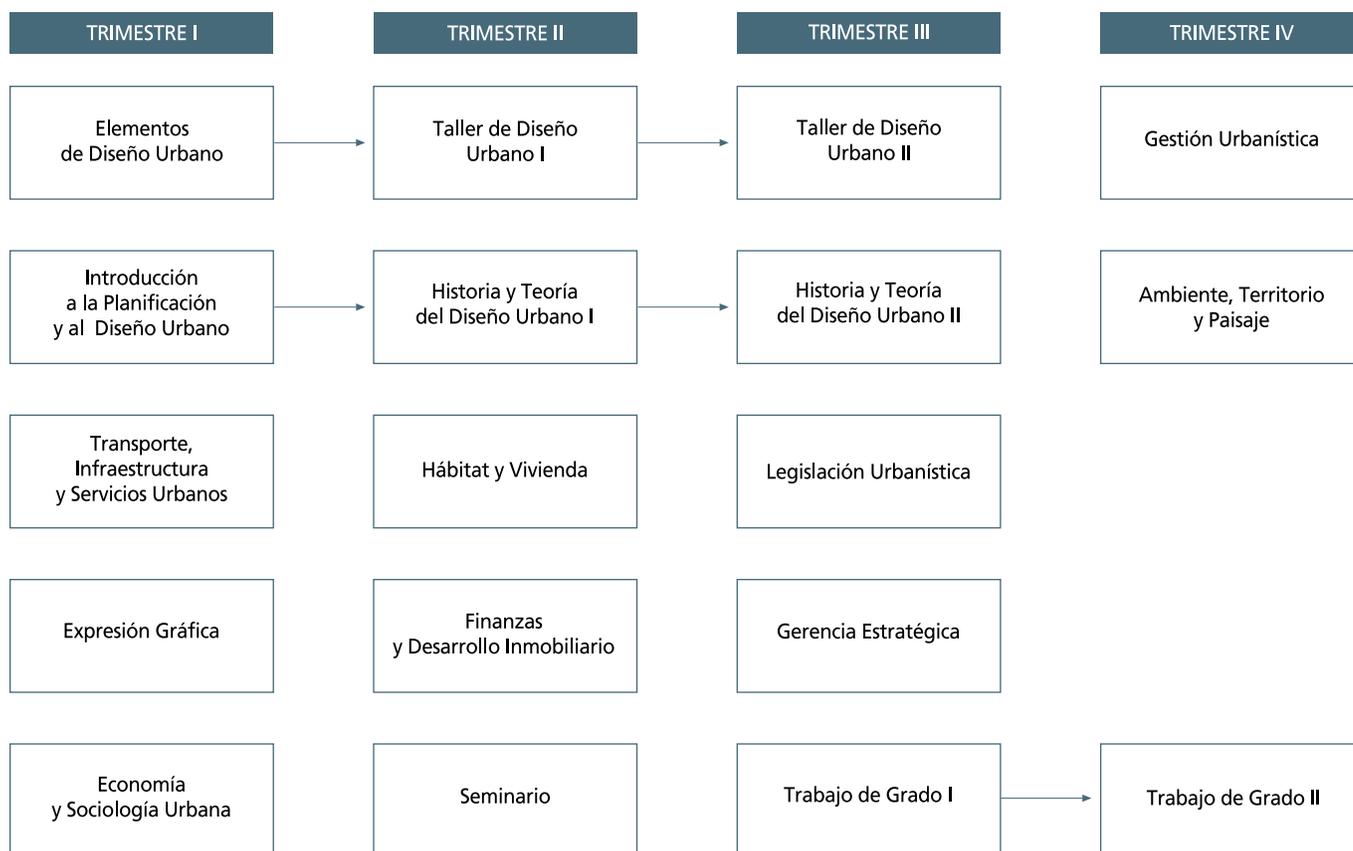
Estrenamos Plan de Estudios

Conscientes de los constantes cambios que vive la sociedad y por ende su entorno, percibimos la necesidad de adaptar el modo de enfrentarse a los diferentes temas urbanos.

En base a esto y en concordancia con la experiencia vivida por nuestros profesores, estudiantes y egresados se propuso un cambio en el Plan de estudios que se adapte a los nuevos momentos, necesidades y expectativas de los profesionales interesados en el desarrollo de las ciudades. Este Plan vigente desde el mes de septiembre del año 2007, busca:

- Reforzar y actualizar los contenidos de las materias.
- Crear conciencia sobre la responsabilidad social en el campo urbanístico.
- Atraer mayor número de estudiantes y así promover la multidisciplinariedad, tan importante en este campo.
- Hacer más efectiva la dedicación horaria, para aquellos candidatos que deseen combinar su actividad laboral con la académica.
- Reestructurar horas y modificar contenidos, para fortalecer el desarrollo de competencias.
- Promover Diplomados como salidas intermedias utilizando las fortalezas de otros programas de Postgrado de la UNIMET.

El Plan aprobado está estructurado en la forma que se presenta seguidamente:



La ciudad-región... el Paisaje intermedio.

Con gran gusto la Maestría en Diseño Urbano presenta el libro *La ciudad-región: el Paisaje intermedio*. Caso de estudio: La Sabana de Bogotá y la Región capital de Caracas, producto editorial de un convenio de cooperación que se suscribió en el 2005 entre la Universidad Metropolitana y la Universidad de Los Andes de Bogotá, y el cual contó con el aporte financiero del Fondo Gustavo y Patricia Cisneros del Rockefeller Center para Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Harvard, la Caja Colombiana de Subsidio Familiar (COLSUBSIDIO), la organización Luis Carlos Sarmiento y el Grupo Bolívar de Colombia, la Go-



bernación de Cundinamarca, el Instituto Colombiano de productores de cementos, la empresa Procálculo Prosis SA; así como la Fundación Cultural Chacao y la Corporación Venezolana de Guayana.

La ciudad-región: el Paisaje intermedio analiza, compara tendencias y estudia procesos de manejo y gestión del denominado paisaje intermedio; aquel ubicado entre lo urbanizado y el territorio no construido, para dos casos muy particulares: la región capital de Caracas y la Sabana de Bogotá.

Sintetiza el trabajo de un grupo de profesores, investigadores y estudiantes de la Facultad de Arquitectura y Diseño de UNIANDES y de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad Metropolitana, los cuales contaron con el respaldo de los Profesores Antonio Gómez Ibáñez y Peter Rowe de la Escuela de Postgrado en Diseño de la Universidad de Harvard; Willie Drews, Ximena Samper, Fernando Jimenez, Marcela Angel, Rodrigo Rubio, Victoria Caicedo, Camilo Salazar, Francisco Jácome, Andrea González, Juan Carlos del Castillo, Germán Lleras, Mario Noriega, Camilo Santamaría, Jaime Ortiz, de la Universidad de los Andes de Colombia y David Gouverneur, Oscar Grauer, Nuri Boffil y Antonio Fernández de la Universidad Metropolitana.

Ahora bien no todo quedó dentro de los claustros y talleres. Visitas a organismos públicos y privados en ambos países; ciclos de conferencias abiertos al público en general en Caracas, Bogotá y Ciudad Guayana, investigaciones sobre el tema como la que desarrolló la Profesora Ana María Olalde de la Universidad Metropolitana, también fueron producto de esta gran alianza, que permitió a las instituciones, interactuar de forma unida y armónica con un solo objetivo: mejorar nuestras ciudades.

Programas académicos para el 2008

Maestría en Diseño Urbano

Programa que enfatiza la necesidad de formular estrategias y procesos acertados que contribuyan al mejoramiento de los ambientes urbanos y la calidad de vida de sus habitantes. Se ofrece anualmente. Es un

programa diseñado para realizarse a tiempo parcial o tiempo completo (4 trimestres), en horarios compatibles con las actividades laborales de los estudiantes.

Postulaciones y Preinscripciones: Mayo

Inscripciones: Julio

Inicio de clases: Septiembre

Diplomado Avanzado en Gestión y Diseño Urbano

Este programa está orientado al fortalecimiento y desarrollo de conocimientos en el área de la Gestión y el Diseño Urbano. El objetivo principal del programa es dotar a los participantes de capacidades que les permitan entender los procesos que inciden en la planificación, gerencia y diseño de la ciudad, bajo la óptica del desarrollo sustentable.

Tiene una duración de dos (2) trimestres y las clases se dictan los días viernes en la tarde y/o sábados. Todas las materias aprobadas en el Diplomado, se acreditarán a los profesionales interesados en cursar la Maestría en Diseño Urbano, que sean admitidos en un lapso no mayor de dos (2) años a partir de la obtención del diploma.

Cursos de mejoramiento profesional

Algunos cursos de la Maestría en Diseño Urbano y del Diplomado, se abren trimestralmente a un cupo limitado de aspirantes no inscritos en estos programas, bajo la modalidad de Cursos de Mejoramiento Profesional. Estos se acreditarán a quienes sean admitidos como estudiantes regulares del Diplomado o de la Maestría en Diseño Urbano, en un lapso no mayor de dos (2) años a partir de su aprobación.

Más información en: mdu@unimet.edu.ve, o en la página web: www.unimet.edu.ve/postgrado/mdu.htm

Algunos temas a atender en los tiempos que vienen¹

Landscape urbanism

Uno de los proyectos destacados de actuaciones urbanas en este siglo ha sido el Big Dig de Boston², actuación en la cual se decidió abrir paso a parques y vecindarios sobre los terrenos ocupados desde los 70's por una autopista que hoy pasa vía túneles. La M-30 de Madrid está siguiendo este ejemplo, creando un cinturón de circulación subterránea sobre el cual posarán parques que en algunos puntos se vincularán con el Río Manzanares. Nueva York apunta a otra estrategia que potencia la forma e imagen de un paso de tren elevado en el lado Oeste de Manhattan y la reconoce su paisaje industrial para generar nuevos espacios públicos; así es el proyecto High Line³ desarrollado por Diller y Scofidio e impulsado desde 1999 por la Fundación Amigos del High Line (Friends of the High Line. FHL) fundación conformada para la conservación y reuso de esta estructura.

Gracias a estos grandes avances de ingeniería y Diseño Urbano ya se han abierto nuevas áreas al espacio público, no perdamos la oportunidad de dar paso a la imagen del paisaje de este siglo. Landscape Urbanism es una disciplina que marca una nueva vía en los temas de diseño de ciudades.



Cortesía de Friends of the High line

1/ Avance de títulos que serán desarrollados por Carla Urbina próximamente en la columna "Entorno Urbano" del Diario El Universal (columna sabatina quincenal desde 1999).

2/ Massachusetts turnpike authority [en línea]. Boston, MA: Disponible en: <http://www.massturnpike.com/bigdig/parks/index.html>

3/ Friends of the High Line [en línea]. New York, NY: Disponible en: <http://www.thehighline.org/>

Imagen satelital de conjuntos periféricos en Florida, EEUU.



Genera dispersión y especularás

La inclusión de la tipología de ciudad amurallada del siglo XXI, la implantación de enclaves suburbanos a diestra y siniestra en todo el globo, el aumento de “soluciones habitacionales” (que se restringen a la construcción de cajas para vivir sin servicios ni equipamientos), hacen cada vez más evidente el enfrentamiento entre la ciudad compacta y la dispersa. La especulación inmobiliaria es en muchos casos el amo de esta dispersión que está causando el crecimiento exorbitante de ciudades capitales. Pasamos de conjuntos llenos de viviendas unifamiliares aisladas siguiendo el modelo Celebration (comunidad residencial desarrollada por Walt Disney Company en Florida), a los complejos rascacielos “todo en uno” que hoy representan la imagen de Dubai.

Estos ejemplos aunque quizá no impulsen vida urbana, están generando confort a los usuarios que se pueden permitir costear el vivir en estos lugares. Mientras tanto “los otros”, los que no pueden costearse ni vivir en el centro ni en la periferia “de moda”, les toca refugiarse en los terrenos que pocos quieren (terrenos inestables, bordes de ríos, zonas inundables). En fin estamos disfrazando al territorio de ciudad. La misión que vale debe tener como objetivo el repensar nuestras actuaciones, actuar desde varios flancos y poder beneficiar a muchos o a todos (comunidades, ciudad, estado, empresarios) hoy, pero que podamos disfrutarlo también mañana.