

Habitar lo imposible: la discontinuidad urbana entre Petare y La Urbina en la ciudad de Caracas, Venezuela

Sofía González Caballero ¹ | Eulalia Gomez-Escoda ²

Recibido: 03-03-2023 | Versión final: 02-10-2023

Resumen

Esta investigación se aproxima a los barrios de Caracas, lugares complejos cargados de connotaciones dispares en su integración en la ciudad. La segregación morfológica del territorio mediante elementos urbanos y arquitectónicos genera discontinuidades entre los límites del sector planificado, que siguen procesos formales, y los barrios, que crecen mediante procesos de autoproducción, dando lugar a una importante fragmentación del tejido urbano. Al mismo tiempo, en estos límites se producen simultáneamente una gran cantidad de actividades esenciales para la ciudad, e incluso existen ciertas situaciones que promueven las sinergias entre los habitantes a uno y otro lado. El límite entre Petare y La Urbina se presenta como caso de estudio específico en el que se observa con detalle esta condición de borde integrado en el corazón urbano. Por un lado, el artículo tiene como objetivo principal visibilizar este límite a partir de una descripción morfológica pormenorizada apoyada en cartografías de elaboración propia, en una y otras radica su principal aportación. Por otro lado, a partir de fuentes secundarias, la investigación construye un marco teórico que acerca a los conceptos de límite y discontinuidad y explica la formación de los barrios en Caracas para contextualizar el caso de estudio; y analiza algunos ejemplos de intervención urbana que resuelven discontinuidades similares en otros lugares con el objetivo secundario de abrir la mirada a futuras intervenciones que puedan revertir la condición discontinua del fragmento observado.

Palabras clave: fragmentación urbana; bordes urbanos; segregación; barrios

Citación

González Caballero, S. et al. (2023). Habitar lo imposible: la discontinuidad urbana entre Petare y La Urbina en la ciudad de Caracas, Venezuela. *ACE: Architecture, City and Environment*, 18(53), 12082. <https://doi.org/10.5821/ace.18.53.12082>

Inhabiting the impossible: the urban discontinuity between Petare and La Urbina in Caracas, Venezuela

Abstract

This research approaches Caracas *barrios*, complex places loaded with disparate connotations in their integration into the city. The morphological segregation of the territory through urban and architectural elements generates discontinuities between the limits of the planned sector, which follow formal processes, and the *barrios*, which grow through self-production processes, giving rise to a significant fragmentation of the urban fabric. At the same time, within these limits, many essential activities for the city take place simultaneously, and there are even certain situations that promote synergies between inhabitants on both sides. The limit between Petare and La Urbina is presented as a specific case study in which this border condition integrated into the urban heart is observed in detail. On the one hand, the main objective of the article is to make this limit visible through a detailed morphological description supported by novel cartographies, in both of which its main contribution lies. On the other hand, based on secondary sources, the research builds a theoretical framework that brings closer the concepts of limit and discontinuity and explains the formation of the *barrios* in Caracas to contextualize the case study; and analyzes some examples of urban interventions that resolve similar discontinuities in other places with the secondary objective of opening the way to future interventions that can reverse the discontinuous condition of the observed fragment.

Keywords: urban fragmentation; urban borders; segregation; barrios

¹ Arquitecta, Magister en Arquitectura, ETSAB-UPC (ORCID: [0000-0002-4456-1139](https://orcid.org/0000-0002-4456-1139)), ² Doctora Arquitecta, Profesora Agregada, Departamento De Urbanismo y ordenación del Territorio, ETSAB-UPC, investigadora del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, LUB-UPC Barcelona Tech (ORCID: [0000-0001-7675-9441](https://orcid.org/0000-0001-7675-9441)); Scopus Author ID: [57220085534](https://orcid.org/57220085534), WoS ResearcherID: [AAD-7118-2021](https://orcid.org/AAD-7118-2021)). Correo de contacto: sofi.vgc@gmail.com

1. Introducción

Esta investigación se fija en la discontinuidad urbana entendida como el límite que se genera debido a interrupciones en la morfología del tejido de una ciudad. Dicha fragmentación puede ocurrir por razones históricas, físicas, económicas o sociales; de entre ellas, este artículo estudia las discontinuidades urbanas físicas que a su vez producen una evidente segregación social entre las áreas planificadas y las autoconstruidas de una ciudad, Caracas, en donde los propios contrastes entre ambas las vuelven lugares de encuentro y fricción.

La fragmentación urbana de carácter morfológico y social tiende a estar presente en muchas de las principales metrópolis de América Latina, que recibieron una gran cantidad de migraciones internas como consecuencia de una serie de cambios económicos y poblacionales ocurridos durante la primera mitad del siglo XX (Pires do Rio Caldeira, 2007). Debido a que gran parte de la población que protagonizó estas migraciones rural-urbanas tenía recursos económicos limitados, se vio en la necesidad de buscar terrenos vacíos en la periferia de las ciudades para construir sus propias viviendas con los escasos medios que tenía a su disposición.

El violento crecimiento urbano que transformó pequeños núcleos en grandes metrópolis, multiplicando exponencialmente su población en menos de un siglo, ligado a la falta de políticas que brindaran a los nuevos asentamientos autoproducidos servicios y equipamientos básicos de calidad (Herrero, 2021), especialmente destinados a educación y salud, negó a los nuevos ciudadanos metropolitanos la posibilidad de obtener trabajos estables y una buena calidad de vida (Quintana, 2022). Esto se tradujo en peores condiciones en estos asentamientos, trayendo consigo problemas de hacinamiento, conflictos sociales y económicos que aumentaron la delincuencia y violencia en muchas ciudades, promoviendo un rechazo creciente hacia las clases sociales menos favorecidas. Es así como a las discontinuidades derivadas de las distintas lógicas de producción entre los nuevos tejidos autoconstruidos y los fragmentos urbanos formales se añadieron elementos que formalizaron nuevas barreras o acentuaron accidentes ya existentes para segregar los primeros de los centros compactos y equipados.

En Venezuela, se utiliza el término *barrio* para hacer referencia a esos asentamientos periurbanos de viviendas autoconstruidas, similares a los de otros países de América Latina. En el caso de Caracas, la falta de planificación urbana en estos asentamientos, sus condiciones de densidad poblacional y las frágiles condiciones del terreno donde se extienden, los convierte en zonas altamente vulnerables. Además, algunos elementos naturales, topográficos y de infraestructura han devenido barreras físicas en la mayoría de las discontinuidades entre los barrios de Caracas y el sector planificado de la ciudad. Estos límites, además, se han consolidado y forman parte del imaginario colectivo urbano.

Este artículo tiene como objetivo general analizar la discontinuidad urbana entre un barrio y el sector planificado colindante – el borde que traza la autopista Francisco Fajardo entre Petare y La Urbina – para, mediante la descripción gráfica y escrita, visibilizar y dar valor al lugar, revirtiendo de este modo esa connotación negativa y comprendiendo así cuáles han de ser las prioridades para intervenir y revocar su condición segregada en relación con la ciudad. La observación de un caso de estudio concreto tiene como objetivos derivados, por un lado, el reconocimiento de los barrios como parte esencial de la ciudad y su consideración como parte inherente del tejido urbano, vislumbrando una posible permeabilidad a través de sus bordes, haciéndolos bajar de las montañas al encuentro con el sector planificado; por otro lado, busca, a partir de la descripción minuciosa, argumentos y oportunidades para generar interacciones positivas que a su vez puedan promover una ciudad más justa y cohesionada.

Más allá de la especificidad del caso de estudio descrito, la relevancia de esta investigación radica en el impacto que tiene el objeto de estudio: en 2018, el 81% de la población de América Latina habitaba en áreas urbanas, lo que significa 524 millones de personas frente a los 123 millones vivían en áreas

rurales (ONU-DAES, División de Población, 2018). Las estimaciones de población llevadas a cabo por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas indican que para el año 2050, el 87,8% de la población de América Latina vivirá en áreas urbanas (ONU-DAES, División de Población, 2018),

La segunda sección del artículo establece un marco teórico basado en fuentes secundarias en el que, por un lado, se contextualizan los conceptos de borde, discontinuidad e imaginario urbano, y, por el otro, se profundiza en las consecuencias sociales que la discontinuidad física provoca en Petare. La tercera sección trata de entender los factores que influyeron en el crecimiento de los barrios, la topografía que los condiciona y las dinámicas sociales que en ellos se desarrollan. La cuarta sección se aproxima al caso de estudio que da título al artículo, la discontinuidad entre Petare y La Urbina, comparando una serie de elementos espaciales y morfológicos característicos entre el sector planificado y el asentamiento autoconstruido, para entender así las interacciones en estas áreas y elaborar estrategias que permitan la gradación de los bordes, haciéndolos más permeables. Con el fin de describir las discontinuidades entre los barrios y el sector planificado a escala metropolitana, la tercera y cuarta sección se fundamentan en el análisis a partir de cartografías de elaboración propia basadas en bases de datos satelitales, y en ellas y en la descripción derivada yace la aportación más novedosa de este artículo. La quinta sección trata de abrir el horizonte a la oportunidad y se aproxima a diferentes estrategias y proyectos que integran de manera exitosa áreas urbanas otrora fragmentadas en América Latina, que, a modo de caja de herramientas podrían ser aplicadas a la discontinuidad urbana entre Petare y La Urbina y que, a su vez, podrían ser reproducidas en discontinuidades de características similares en barrios de Caracas y en otras ciudades. Por último, las conclusiones del artículo reflexionan sobre qué hay de común y qué de individual en el caso de estudio trabajado y plantea continuidades posibles para la investigación.

2. Marco teórico

El concepto de imaginario urbano puede entenderse como la percepción - la construcción social a partir de la suma de historias orales, del conjunto de relatos literarios, de las informaciones en medios de comunicación - que un grupo de personas tiene acerca de la ciudad; un agregado de ideas que puede no ser coincidente con lo real, tangible y contrastable (Silva, 2000). Ese imaginario subjetivo colectivo se impone sobre la observación objetiva de la realidad en los procesos de acción ciudadana y de construcción de la ciudad.

En los cuatro volúmenes de *La ciudad en el imaginario venezolano* (Almandoz, 2002, 2004, 2009, 2021) las referencias a las obras literarias en las que aparece descrita Caracas no tienen en Petare, ni en los barrios, un escenario recurrente de las narraciones recopiladas. Sin embargo, el imaginario asociado a los barrios es, para unos - quienes habitan en ellos - el de un lugar en el que la vida urbana existe y se manifiesta intensamente y, para otros - el resto - el de un espacio cargado de connotaciones negativas, allá donde no hay que acercarse, allá de dónde vienen quienes hay que temer (Almandoz, 2021).

Es por este motivo que es imprescindible dotar de argumentos arquitectónicos y urbanísticos las diferencias, similitudes y complementariedades posibles entre la ciudad formal y la autoproducida para, de este modo, visibilizar las oportunidades latentes en la eventual disolución de la discontinuidad que las separa.

2.1 *Discontinuidades y bordes entre los barrios y la ciudad formal*

Los términos discontinuidad y fragmentación hacen referencia a lugares esencialmente intersticiales que dividen, separando la ciudad en múltiples unidades que pierden la coherencia funcional entre sí (Barberis, 2007). Los bordes aparecen cuando hay un crecimiento urbano diferente entre dos o más áreas de la ciudad, responden a diversos factores económicos, sociales o culturales y se materializan

en una segregación socio-espacial. En el caso de Caracas, esta segregación se ha traducido físicamente en la fragmentación de la morfología de la ciudad, provocando discontinuidades urbanas entre los límites de cada parte.

La definición de borde condensa pues connotaciones sociales y espaciales, y en términos urbanos puede entenderse como una discontinuidad del tejido de la ciudad que se convierte en una frontera en posición central. En palabras de Georg Simmel, citado por Iain Borden, el "borde no es un hecho espacial con consecuencias sociológicas, sino un hecho sociológico que se configura espacialmente," (Borden et al, 2001); tal es el caso del límite entre Petare y La Urbina.

2.2 Contrastes y segregación social entre los barrios y la ciudad formal

La percepción que hoy se tiene de los barrios desde la ciudad formal consiste en un imaginario cargado de connotaciones negativas. La gente de los barrios vive segregada en las periferias de Caracas, en sus pequeñas ciudades dentro de la ciudad, como entidades separadas que no se mezclan con el sector planificado. En consecuencia, las condiciones de los barrios no son vistas por toda la población: se les da la espalda, son dejados de lado como si fueran ajenos a la ciudad y no parte sustancial de ella ni uno de los engranajes sociales y económicos que permiten que la capital funcione. Andrea Mubi afirma, en una referencia a los barrios marginales en China absolutamente válida para describir la forma en que son percibidos tanto los barrios caraqueños como muchas otras áreas de bajos recursos del Sur Global, que: "La mirada entre estos grupos es asimétrica: la clase media no ve (ni entra) a los asentamientos informales, pero los menos favorecidos a menudo son empleados en los centros comerciales, barrios cerrados y enclaves corporativos. Los menos favorecidos ven toda la ciudad mientras que las clases medias ven solo una parte; solo una mitad sabe cómo vive la otra mitad, y un resultado es una producción de envidia sin una producción equivalente de compasión." (King et al, 2013, pág. 185)

Por su parte, en su libro Ciudad de Muros, Teresa Pires do Rio Caldeira observó que los habitantes del sector planificado de Sao Paulo: "Parecen creer que los espacios del crimen son espacios marginales, como las favelas y los conventillos (término utilizado para hacer referencia a las comunidades autoconstruidas en Brasil), y que sus habitantes, potenciales delincuentes, son personas que están al borde de la sociedad, de la humanidad y de la comunidad política." (2007, pág. 72)

Estas creencias también están presentes al interior de la sociedad venezolana, especialmente en Caracas, donde las desigualdades entre la población son palpables hasta el punto de que las clases sociales solo se encuentran en algunas zonas céntricas de la ciudad, limitando su día a día a áreas definidas donde solo se encuentran con semejantes. Además, los lugares de encuentro en el sector planificado no son espacios donde se animen a compartir, por lo general sus interacciones son restringidas y no se prolongan más de lo necesario (Pires do Rio Caldeira, 2007).

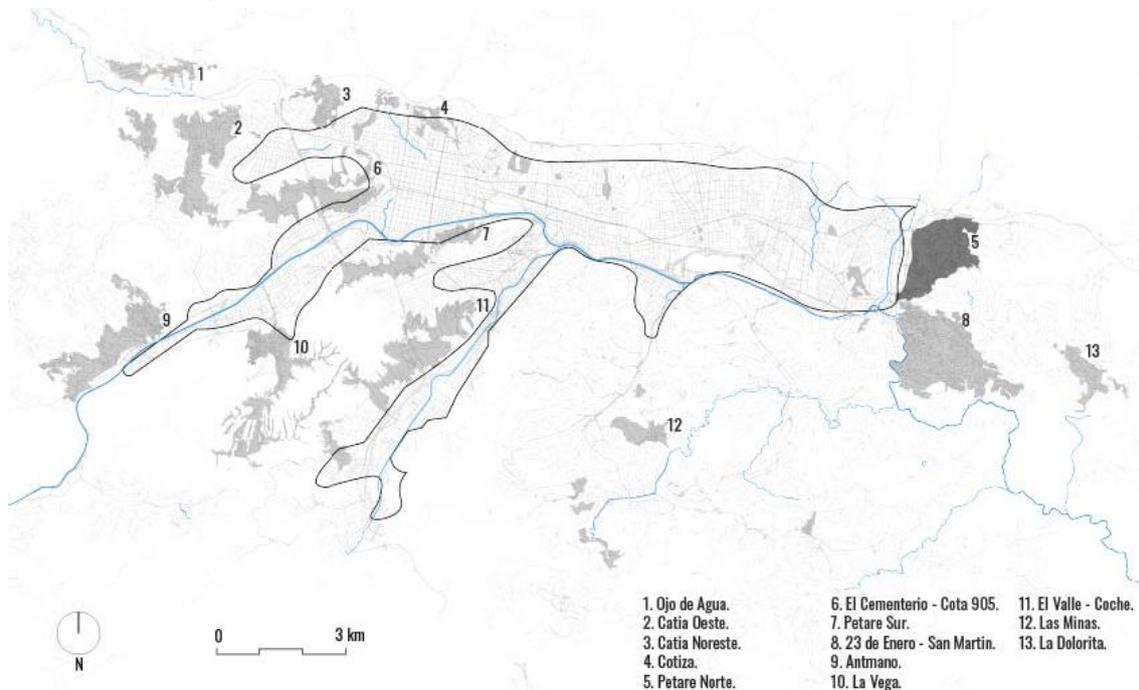
El imaginario urbano Caracas es uno de una ciudad incompleta, fraccionada, en donde su población tiene restricciones de movimiento, ya sea porque el miedo hace que algunos eviten lugares; o por barreras físicas que solo permite el acceso de unos pocos en ciertas zonas de la ciudad.

3. Anatomía urbana de las discontinuidades entre tejidos en la ciudad de Caracas

La ciudad de Caracas se encuentra ubicada en la región centro norte de Venezuela, en medio de la Cordillera de la Costa que separa el litoral caribeño de los llanos centrales del país. Está urbanizada en un valle que se extiende longitudinalmente de este a oeste, en la zona norte de la cordillera, paralela al macizo El Ávila, ubicado al norte de la ciudad, dividiendo el valle con la costa y hacia el sur se extiende la serranía del interior. Los barrios de Caracas se han construido progresivamente en las fuertes pendientes y accidentes geográficos que rodean el valle, donde se ubican las áreas

planificadas de la ciudad. La cartografía de los barrios de Caracas muestra cómo los más extensos se han desarrollado en la periferia de la ciudad, mientras que algunos de pequeña escala se han situado dentro de las áreas planificadas de la ciudad (Figura 1).

Figura 1. Ubicación de los barrios en el área Metropolitana de Caracas



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de Open Street Maps, imágenes satelitales de Google Earth y Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020.

Caracas estaba mal equipada para hacer frente a las transformaciones urbanas resultantes de la inmensa afluencia de nuevos residentes a principios de siglo (Pires do Rio Caldeira, 2007), lo que condujo a que el crecimiento de la población estuviese acompañado de una serie de problemas políticos y económicos que afectaron con mayor dureza a la población más vulnerable, incrementando la delincuencia y el crimen en el país, atribuidos de manera injusta a los habitantes de los barrios, traduciéndose la consecuente desconfianza en estrategias urbanísticas que fragmentaron la ciudad.

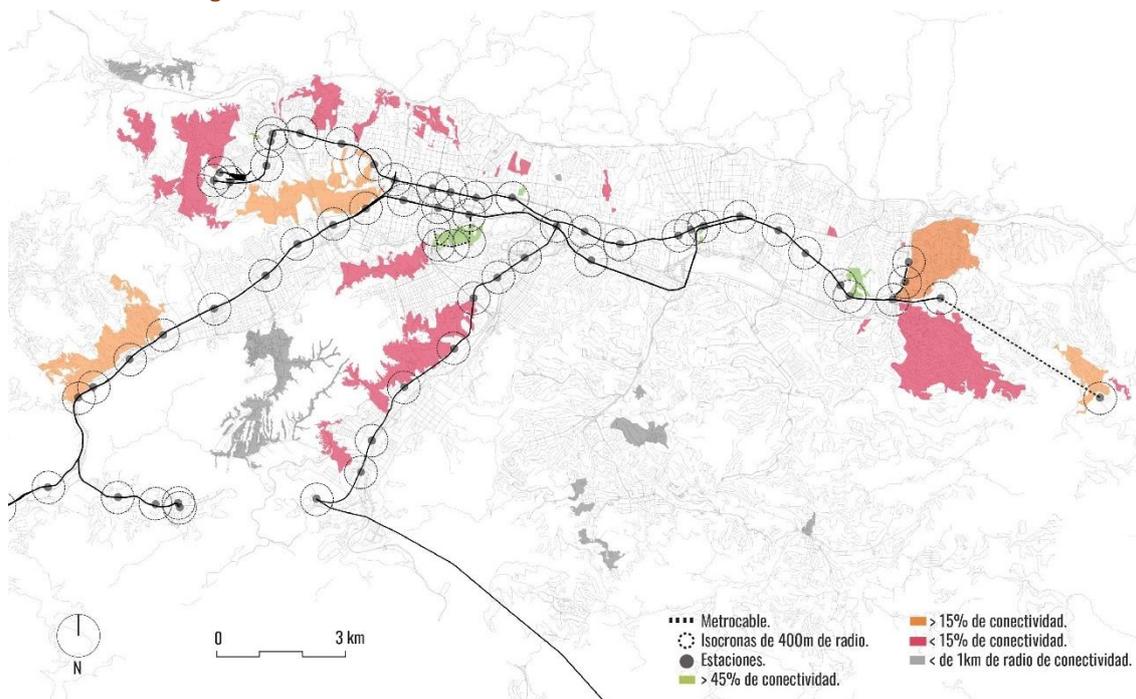
Las formas de habitar el espacio urbano a través de asentamientos autoconstruidos han ocurrido de manera similar en diversas ciudades de América Latina, con condiciones topográficas similares a las de Caracas como es el caso de Medellín, Río de Janeiro, Valparaíso y Lima, entre otras. Estos asentamientos se han edificado de manera orgánica, siguiendo las curvas de las montañas y el relieve irregular de las mismas, siendo morfológicamente muy compactos y densos.

Las montañas donde se ubican los barrios tienen una altura baja en comparación con las que rodean la ciudad, pero presentan pendientes promedio de 26% en las que es un reto construir. El sector planificado de la ciudad se urbaniza aprovechando los terrenos más estables del interior del valle, a diferencia de los barrios, que se ubican en los terrenos más porosos e inestables, generalmente no aptos para la construcción. Los suelos de la Formación Las Mercedes, donde se encuentran la mayoría de los barrios, son esquistos calcáreo-grafito-micáceos, grafitofilitas y calizas cristalinas en capas delgadas (Elizalde, 2005), lo que significa que son muy porosos y no son aptos para edificar; sin embargo, estos terrenos se construyen intensamente debido a la creciente y urgente necesidad

de vivienda. La composición del suelo, sumada a la ubicación en zonas propensas a sismos, inundaciones y deslaves, incrementa la vulnerabilidad de los barrios desde su momento fundacional.

Debido a las características morfológicas de los barrios, por su ubicación y la compleja topografía de los territorios en los que se asientan, su conectividad con el sector planificado se convierte en todo un desafío. La cartografía de conectividad de los barrios de Caracas (Figura 2), muestra cómo la mayoría de los ámbitos de isodistancia de 400 m desde las estaciones de metro que llegan al barrio cubren menos del 15% de su superficie total: esto significa que no proporcionan una accesibilidad adecuada para la mayoría de sus habitantes.

Figura 2. Conectividad con la red de metro de los barrios de Caracas



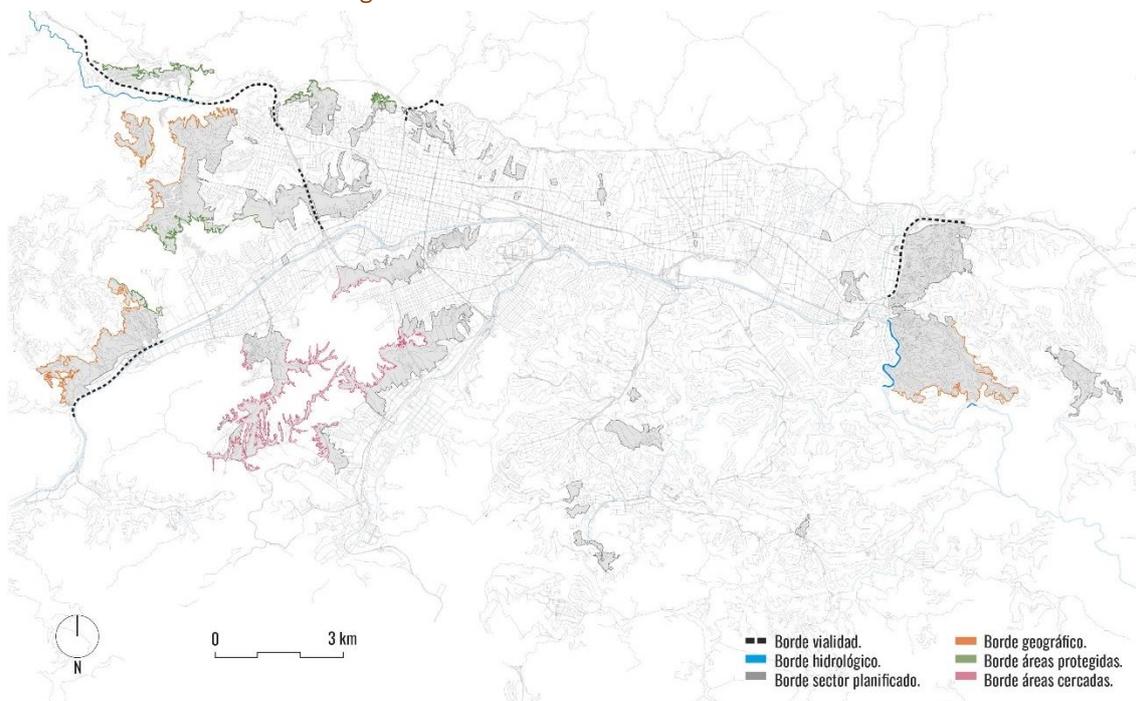
Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de Open Street Maps, imágenes satelitales de Google Earth.

En Caracas, el 62,76% del área de los barrios está completamente desconectada de los sistemas de transporte masivo; el 35,39% de los barrios están medianamente conectados en más del 15% de su superficie; y, finalmente, solo un 1,85% del área total de los barrios de Caracas está bien servido por el sistema de metro, en una superficie mayor a 45%. Esto significa que la gran mayoría de la gente que habita en los barrios tiene que recurrir a otros medios más limitados de transporte o, como ocurre en la mayoría de los casos, debe caminar largas distancias en terrenos con elevadas pendientes para acceder a sistemas de transporte masivo.

La primera aproximación a los bordes los tipifica de acuerdo con su relación con el suelo y su condición de forma (ver Figura 3). En primer lugar, el borde hidrológico, dibujado por los ríos de la ciudad que crean límites definitivos en el perímetro de los barrios, en ocasiones con asentamientos dentro de zonas con riesgo de inundación, generando ambientes de extrema vulnerabilidad (Silva et al, 2015, pág. 64). En segundo lugar, el borde topográfico está constituido por accidentes geográficos de gran pendiente como barrancos o colinas muy empinadas, donde es casi imposible construir. En tercer lugar, el borde de vialidad que, en la mayoría de los casos, divide los tejidos urbanos entre el sector planificado y los barrios de manera marcada. El cuarto, directamente ligado a la relación con el sector planificado, y es el borde más común, presente en casi todos los barrios de Caracas, llevando a traducirse en pequeños vacíos urbanos dentro del sector planificado de la ciudad que pretenden

protegerse, con distancia, de la cercanía de los barrios. El quinto borde ocurre en las proximidades de zonas protegidas como parques nacionales: a veces este límite se cruza y se edifica sobre las áreas naturales. Finalmente, los bordes estáticos llegan a un espacio abierto público o privado rodeado por una valla; como en el caso de cementerios o parques municipales.

Figura 3. Bordes de los barrios en Caracas



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de Open Street Maps, imágenes satelitales de Google Earth y Cartografías de los barrios de Caracas.

Algunos bordes limitan el crecimiento de los barrios, como los de la vialidad, los del sector planificado o los bordes de áreas valladas; en muchas ocasiones también ocurre así en los hidrológicos. Por otro lado, los bordes topográficos y los bordes de áreas protegidas no limitan el crecimiento de los barrios: los primeros pueden presentar dificultades más significativas para la construcción de viviendas, pero en muchos casos, los habitantes de los barrios logran adaptarse y construir sobre acantilados empinados si es necesario; los segundos pueden mostrar un crecimiento más disperso y horizontal, en contraste con el crecimiento compacto y principalmente vertical que generalmente presentan los tejidos de casas autoconstruidas.

A partir del análisis de los bordes de los barrios, se evidencia claramente cuáles de ellos son los que provocan las discontinuidades más marcadas en la trama urbana de Caracas: los bordes de vialidad (ver Figura 4), que crean una cicatriz impermeable en el tejido urbano, exacerbando las desigualdades entre los dos territorios y trasladando la fractura formal a la discontinuidad social. Los valores de conectividad asociados a la infraestructura se convierten así en elementos de discontinuidad en el tejido y las relaciones urbanas, materializando en un lugar central la contradicción que supone: "Una autopista de alta velocidad conecta rápidamente puntos situados a cierta distancia, pero al mismo tiempo son una barrera ruidosa y contaminante que separa el territorio a su derecha del de su izquierda; separación que será inaceptable en la ciudad de los ricos, pero a la que nadie prestará la debida atención si se da en la ciudad de los pobres, o si se utiliza para separar a los ricos de los pobres." (Secchi, 2013, pág. 40)

Figura 4. Tipos de bordes entre los barrios y el sector planificado de Caracas



Fuente: Imágenes satelitales de Google Earth.

En Caracas se pueden identificar cinco bordes viales que segregan barrios: la Carretera Caracas-La Guaira en Ojo de Agua, la Carretera Norte-Sur que divide el barrio San Martín, la Avenida Boyacá en Cotiza, la Carretera Cacique Guaicaipuro en Antimano y, finalmente, la Carretera Francisco Fajardo, dividiendo Petare y La Urbina. De entre todos ellos, esta investigación se fijará en el borde vial dibujado por la autopista Francisco Fajardo, el borde vial más prominente y denso de la ciudad, que divide Petare y La Urbina, evidente no solo por la presencia de la autopista que las divide, sino también en la naturaleza de polarización o atracción que se muestran a ambos lados de ella.

4. Morfología de la discontinuidad urbana entre Petare y La Urbina

Petare es en la actualidad el barrio más denso de Venezuela, con un estimado de 448.861 habitantes (Instituto Nacional de Estadística de Venezuela, 2021), y una densidad de 11.221,53 hab./km² tanto en su territorio norte como sur; a nivel continental, es considerado uno de los barrios autoconstruidos más grandes de América del Sur. A modo de referencia, Rocinha, la favela más grande de Río de Janeiro y Brasil, tiene aproximadamente 100.181 habitantes (Instituto Pereira Passos, 2019) y una densidad de 5.556 hab./Km² en un territorio de extensión similar a Petare; Ciudad Nezahualcóyotl en la Ciudad de México, tiene una población de 1.039.867 habitantes (Instituto Nacional de Estadística de México, 2021) y se estima que es el barrio autoconstruido más grande de América Latina.

En contraste con Petare, hacia el oeste, en el Valle de Caracas, con una topografía uniforme, se extiende La Urbina. Está formada por una trama regular de calles entre las que se levantan siguiendo una lógica geométrica precisa torres de viviendas multifamiliares. Al este, el territorio urbano sub-integrado de Petare Norte crece sobre una montaña de poca altura, sumamente densificado con viviendas autoconstrucción y una morfología irregular, con calles que serpentean y se ramifican al interior del barrio. Ambas áreas quedan diferenciadas por una topografía contrastada, separadas por la carretera Francisco Fajardo, barrera entre el territorio consolidado y el sub-integrado, discontinuidad morfológica y social entre ricos y pobres (Figura 5).

Figura 5. Petare y La Urbina

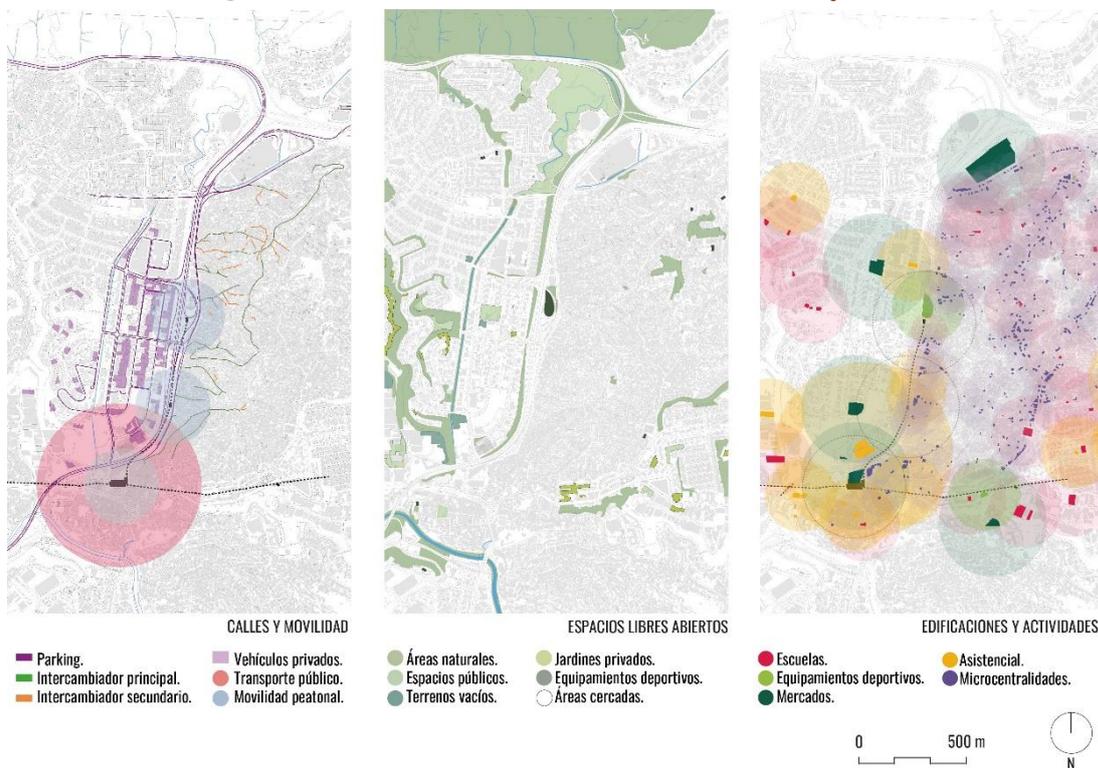


Fuente: Imagen satelital de Google Earth.

Las personas que viven en el sector planificado tienden a distanciarse y dar la espalda a los barrios porque los consideran inseguros, hecho que se traduce en las estrategias urbanas y arquitectónicas que han construido la ciudad formal. Por el contrario, los habitantes de Petare necesitan conectarse con La Urbina, han de cruzar el borde de la autopista Francisco Fajardo para ir al sector planificado para trabajar y acceder a algunos servicios básicos. Igualmente, el borde de la autopista es un punto de fricción donde convergen actividades esenciales del barrio, como las conexiones intermodales de transporte público-privado, los mercados informales y los espacios públicos.

Ambos territorios tienen dinámicas completamente diferentes y, sin embargo, son similares de maneras intrínsecas. La discontinuidad entre Petare y Urbina no solo se evidencia al observar la diferencia de tramas urbanas que se encuentran a ambos lados de la autopista; también se puede apreciar en la diferencia de espacios libres en cada uno de ellos: el barrio es mucho más denso que el sector planificado y presenta un porcentaje mucho menor de espacios libres. Las dinámicas de movilidad son también contrastadas: en La Urbina las personas se desplazan significativamente en vehículo particular, mientras que en Petare la mayoría de las personas utiliza el transporte público o, en muchos casos, caminan debido a lo estrecho de muchos pasajes. En perspectiva: el 17% de la población de Caracas se moviliza caminando, el 27% lo hace a través de vehículos privados y el 54% utiliza el transporte público (CAF, 2007). Asimismo, las actividades que se desarrollan en La Urbina y Petare son diferentes, tanto en escala como en intensidad. Los párrafos a continuación analizan en detalle tres aspectos en la forma de la discontinuidad entre Petare y La Urbina y cómo esto se traduce en sus tramas y dinámicas urbanas: en relación con la estructura de calles; con los vacíos y espacios públicos; y con la edificación y los tipos de actividades (Figura 6).

Figura 6. Tres miradas a la discontinuidad entre Petare y la Urbina



Fuente: Elaboración propia utilizando cartografía del Municipio Sucre, imágenes satelitales de Google Earth y la base de datos Caracas en un Click.

4.1 Calles y movilidad

La movilidad en el sector planificado de Caracas depende principalmente de vehículos privados, y es prácticamente obligada en la rutina cotidiana debido a que los edificios de uso mixto son raros y la planificación urbana tiende a fomentar la segregación de usos. El uso de automóviles hace que las primeras plantas de los edificios multifamiliares dispongan de plazas de aparcamiento; las calles en estas áreas son anchas, la mayoría de ellas no está pensadas para peatones, con aceras diminutas o incluso sin acera. Por un lado, la malla de calles en La Urbina es regular, con calles rectas que tienen un ancho consistente y una estructura organizada para las vías principales, secundarias y residenciales. Gran parte de la gente que transita por estas calles son personas que residen en el barrio y que trabajan sirviendo en los edificios multifamiliares a poniente de la autopista – limpiando casas, cuidando jardines –. La Urbina cuenta con sistemas de transporte público moderados, principalmente autobuses, a menudo abarrotados y poco puntuales, por lo que las personas procedentes del barrio necesitan caminar largas distancias en aceras escasas o inseguras para llegar a su lugar de trabajo o residencia.

Por otro lado, las calles de Petare se han desarrollado de manera espontánea, adaptándose a la topografía y sin orden aparente, conformando un enorme laberinto de angostos caminos y escaleras que se entrecruzan y crecen cuesta arriba. Las calles de Petare se pueden clasificar en cuatro categorías principales: las principales, a las que se puede acceder con todo tipo de automóviles; las locales, más estrechas, transitadas por motocicletas y vehículos pequeños; y las peatonales, que se dividen en dos tipos: caminos inclinados y escaleras. Son todas ellas en su mayoría angostas, algunas con perfiles tan restringidos que, en muchas ocasiones, por la fuerte pendiente del barrio, terminan convirtiéndose en empinadas escaleras que dificultan la accesibilidad. A propósito de esta

característica, Mike Davis, explica en *Planet of Slums* que investigadores de la Columbia University, en un viaje a Venezuela, se sorprendieron al descubrir lo que significaba vivir en un barrio en las montañas de Caracas, en las que “algunos vecinos tienen que subir el equivalente a 25 pisos para llegar a sus ranchos, y el habitante promedio del barrio camina 30 minutos para llegar al transporte público” (Davis, 2006, pág. 125). Debido a que los medios de transporte colectivo de mayor capacidad no pueden acceder a las angostas calles de Petare, los autobuses y el cabletren circulan por el perímetro del barrio, y los habitantes han recurrido a otros medios, como jeeps y mototaxis, que ofrecen servicios de transporte privado costosos y poco accesibles para gran parte de la población. Por el contrario, las calles de La Urbina son lo suficientemente anchas para permitir el tránsito de la mayoría de los automóviles, incluso camiones grandes, lo que la hace más accesible para el transporte público; siendo de este modo paradójicamente más accesible el transporte colectivo para los habitantes del sector planificado.

Entre La Urbina y Petare, en paralelo al recorrido de la avenida Francisco Fajardo, se han construido tres de las cinco estaciones del cable-tren, ubicadas en la parte sur del norte de Petare. El teleférico llega a la estación multimodal Petare, que conecta al cabletren con el metro y el sistema de metrobuses, los medios más utilizados para viajar a las zonas más céntricas de la ciudad. Siendo el metro la opción más rápida, su eventual colapso convierte el sistema de metrobús en una alternativa, aunque es más lenta y con muchos intercambios implícitos hasta llegar a destino.

La estación intermodal de Petare, que intercambia la Línea 1, la línea del teleférico y el metrobús, está ubicada en el centro histórico de Petare, en la zona más baja y regular entre las montañas del norte y sur de Petare. La estación tiene una importante conexión con la Avenida Principal Las Vegas, que se extiende desde el Valle de Caracas y se conecta con la carretera Francisco Fajardo, ramificándose en pequeñas calles que suben los cerros y dan acceso a los barrios. Este nodo urbano concentra diversos modos de movilidad, intercambios comerciales y sociales. El teleférico generó nuevas centralidades que a su vez produjeron un cambio drástico en el perímetro del barrio, multiplicando los microcentros y las áreas de intercambio de transporte público, cambiando la dinámica social del barrio. El fortalecimiento de la conectividad en el perímetro del barrio contribuyó a la transformación de viviendas y pequeños negocios de la zona, permitiendo que los habitantes del barrio tengan acceso a productos de primera necesidad sin necesidad de recorrer grandes distancias.

Entre los tejidos urbanos discontinuos de Petare y La Urbina existen cuatro conexiones, pero solo una de ellas, el Puente 15 de junio, está habilitada para el paso de peatones y permite la permeabilidad hacia el interior del barrio. Si bien existe un paso de peatones, éste no es eficiente ni seguro porque mide solo 80 centímetros de ancho, imposibilitando el cruce de más de una persona a la vez o de personas con discapacidad, sin mencionar que no cuenta con ningún tipo de elemento que los proteja del tránsito. Debido a las largas distancias que los habitantes del barrio tienen que caminar para cruzar el Puente 15 de junio para llegar a La Urbina, también toman el riesgo de cruzar la carretera por las otras tres conexiones vehiculares. Las cuatro conexiones, ubicadas a intervalos de 880 metros, 350 metros y 530 metros, llevan a las personas a tomar la ruta más rápida para cruzar la autopista, una vía segregada con una velocidad máxima de 90km/h, con los riesgos que dicha opción supone.

4.2 Vacíos urbanos y espacios públicos

Uno de los aspectos que se advierten al estudiar en detalle la cartografía es que, en comparación con La Urbina, Petare tiene una evidente carencia de espacios abiertos libres, resultado del proceso de hiperdensificación donde los habitantes han aprovechado todos los espacios disponibles para construir sus viviendas. La estructura natural presente en La Urbina genera una serie de caminos longitudinales en dirección norte-sur desde El Ávila hasta el río Guaire, paralelos a la carretera Francisco Fajardo, la quebrada Caurimare y los espacios naturales al interior de las viviendas unifamiliares en el costado oeste de La Urbina.

Para el propósito de esta investigación, la identificación de terrenos baldíos y sin uso fue de gran importancia. Ignasi de Sola-Morales (1996) valora los *vacíos* urbanos desde la libertad que representan para las comunidades para desarrollar cualquier tipo de actividad: "Conservar, gestionar, reciclar el *terrain vague*, los espacios residuales de la ciudad... Es este vacío y ausencia lo que hay que salvar a toda costa, lo que debe marcar la diferencia entre la excavadora federal y los acercamientos sensibles a estos lugares de memoria y ambigüedad." (pág. 23)

El análisis de los vacíos urbanos y sus respectivos usos es fundamental para comprender las cualidades de los espacios en el territorio. También sirve para dar respuestas de proyecto al problema de la discontinuidad. El trabajo de análisis y categorización de los vacíos urbanos permite determinar, en primer lugar, las diferencias existentes entre los espacios libres entre Petare y La Urbina y sus cualidades espaciales. En segundo lugar, el estudio de los vacíos ayuda a determinar espacios en desuso que pueden ser utilizados como núcleos de transformación en el territorio. Para este estudio se tomaron en cuenta todos los vacíos urbanos naturales o urbanizados y se categorizaron por usos y tipología.

En La Urbina, por un lado, hay una gran cantidad de vacíos urbanos, con una mayor variedad de usos que los pocos que existen en Petare: hay espacios públicos, instalaciones deportivas, extensiones considerables de áreas naturales, amplios estacionamientos y jardines privados. En el interior de Petare, por otro lado, los vacíos urbanos que no sean calles son prácticamente inexistentes: los pocos vacíos que hay están formados por áreas naturales que aún no han sido pobladas o donde el terreno es muy inestable y no permite su construcción. En el perímetro del barrio existen algunas instalaciones deportivas y espacios públicos planificados, los cuales no están dispuestos de la manera más accesible para los petareños. Así, son válidas las palabras de Teolinda Bolívar (1994) cuando describe los espacios públicos de los barrios afirmando que: "No hay parques, plazas o bulevares, pero están por todas partes, íntimamente relacionados con el interior de las casas; esos pequeños espacios urbanos muy bien delimitados y animados por la variedad y textura de los volúmenes que la componen, la riqueza que les otorgan las perspectivas cambiantes y los desniveles, y repleta de escalones y paredes que funcionan como el mejor mobiliario urbano. Techos, patios, callejones, escaleras. Espacios donde es muy agradable sentarse a conversar, tender la ropa al sol, jugar o simplemente ver el cielo o el paisaje." (pág. 3)

Como consecuencia de la gran densidad del barrio, el exterior se convierte en su principal lugar de encuentro. Los espacios públicos del barrio son en su mayoría informales y consisten principalmente en intersecciones de calles donde los habitantes instalan equipos deportivos en las fachadas de los edificios o pintan los pisos para que los niños puedan jugar, demostrando la adaptabilidad de los habitantes del barrio. Si bien es cierto que las calles de los barrios no son tan transitadas como las del sector planificado, aún existe un flujo constante de vehículos, por lo que representa un riesgo para los niños que juegan en ellos. Los espacios públicos en Petare son permeables, en muchos casos rodeados de comercio informal local, escuelas o talleres. En La Urbina, por su lado, los espacios públicos son completamente diferentes: son de mayor tamaño, especialmente delimitados para un uso específico, que suele ser lúdico, y no se mezcla en ningún momento con la calle, cumpliendo con una serie de pautas y comportamientos implícitos que son establecidos por la sociedad.

El crecimiento de la delincuencia en Caracas y el temor que existe entre los habitantes del sector planificado juega un papel muy importante en la configuración de los espacios públicos de la ciudad. Teresa Pires do Rio Caldeira, en Ciudad de Muros (2007) explica que: "El miedo y el discurso sobre el crimen no solo producen cierto tipo de interpretaciones y explicaciones habitualmente simplistas y estereotipadas, sino que también organizan el paisaje urbano y el espacio público, moldeando el escenario de interacciones sociales que adquieren un nuevo significado en una ciudad que se va cerrando progresivamente con muros." (pág. 43)

Un ejemplo importante de ello son la serie de espacios públicos que se diseñaron para los habitantes de Petare a lo largo del recorrido del funicular: como muchos de los espacios diseñados para los

barrios continúan siendo imaginados a semejanza de los espacios regulados que se observan en el sector planificado, a través de la implementación de una serie de elementos que pretenden hacer los parques más seguros, como cercos perimetrales y muros.

Los mismos elementos utilizados en el sector planificado para segregar y limitar el acceso; su monotonía, falta de adaptabilidad y también las vallas que segrean su acceso, son algunas de las razones por las que estos espacios están infrautilizados. Si bien se puede mejorar la calidad y cantidad de los espacios públicos que se ubican en la ciudad planificada, cuando se contrastan con los de los barrios, se hace evidente que el foco de la renovación del espacio urbano debe comenzar en los barrios. Actualmente, existen muchos colectivos y estudios de arquitectura en Venezuela que trabajan junto a las comunidades para rehabilitar los espacios públicos de los barrios. Algunos de estos colectivos y estudios de arquitectura, como Enlace Arquitectura, Espacios de Paz, Aga studio, The Public Machinery, PICO Colectivo, Dislocal entre muchos otros, trabajan con ONG locales y de la mano con las comunidades de Petare.

Además, las personas que viven en el barrio adaptan y transforman cada espacio según sus necesidades: las platabandas – techos de viviendas autoconstruidas, en muchas ocasiones un espacio privado en una azotea particular (Mehanna, et al. 2023), pero algunas veces, compartida por un grupo de casas – pueden albergar algunas actividades colectivas, como conciertos y convertirse, cuando adquieren un tamaño importante, en un espacio público importante para la comunidad.

4.3 Edificaciones y actividades

Los sistemas de construcción en Petare y La Urbina pueden parecer completamente diferentes en su morfología y en las formas en que se construyen las casas; sin embargo, aunque difieren fundamentalmente entre sí, existen algunas similitudes intrínsecas entre ellos. En términos generales, en Petare las casas son construidas por las mismas personas que las habitan y las edificaciones se construyen progresivamente en el tiempo, ocupando terrenos privados de antiguas haciendas de los que los habitantes no poseen títulos de propiedad. Por el contrario, la gran mayoría de la gente que vive en La Urbina ha comprado departamentos ya construidos, estáticos, generalmente siguiendo las leyes de la alcaldía. El crecimiento urbano del sector planificado tiende a ser horizontal y disperso; por el contrario, debido a que los límites de los barrios suelen ser muy definidos, el crecimiento en los barrios es mucho más compacto y denso.

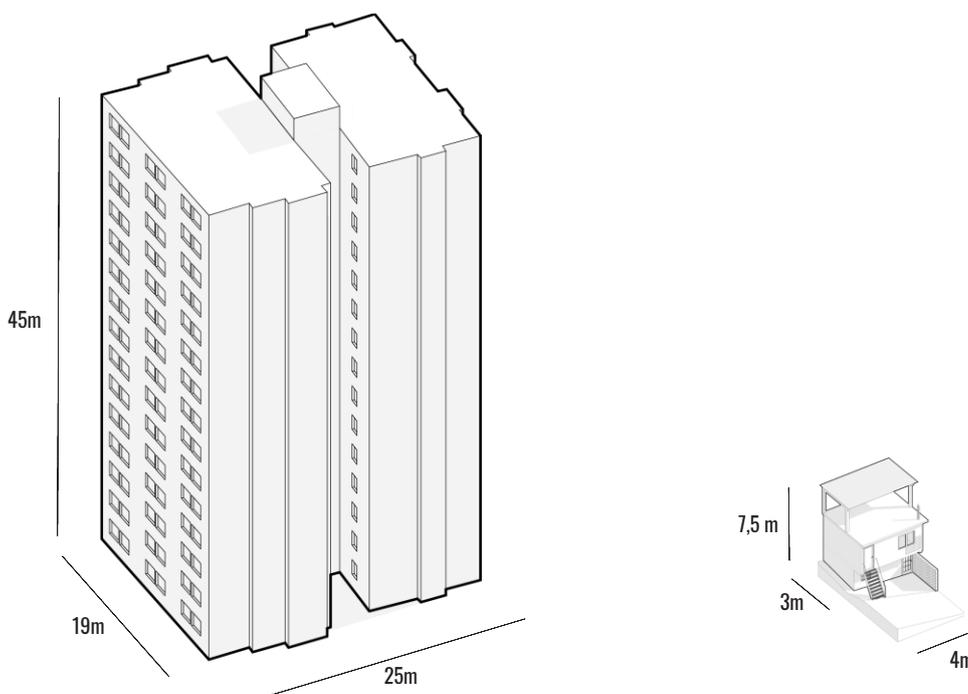
Los edificios de La Urbina, como los de casi toda el área metropolitana de Caracas, se construyeron a una escala, a unas distancias y con una distribución de actividades pensados en el uso urbano basado en el automóvil, que se han vuelto imprescindibles para vivir en esta parte de la ciudad debido a las distancias entre los equipamientos y los distritos laborales. Por su lado, en Petare, cada edificio y calle se construye en base a escala humana, buscando brindar refugio: las personas han ido autoproduciendo sus casas con sus propias manos, típicamente sin acceso a maquinaria pesada, viéndose en la necesidad de cargar a cuestas los materiales de construcción a la cima de la montaña. Y siguiendo esa misma lógica, las centralidades en el barrio pueden considerarse a escala micro y van desde pequeñas tiendas o talleres a centros comunitarios o de salud, situados a distancias relativas no planeadas e implementados de manera progresiva.

En La Urbina, la mayoría de los edificios de viviendas multifamiliares están hechos con ciertos estándares y conforman estructuras estáticas que no permiten la adaptabilidad ante nuevas necesidades. Sin embargo, las casas unifamiliares del sector planificado tienen reglas diferentes: las personas que viven en ellas suelen transformarlas con el tiempo. Debido a los altos índices de inseguridad en Caracas, es común el uso de cercos y muros altos en las zonas residenciales, encontrar calles cerradas con cámaras de seguridad y un guardia al frente, para encontrar más muros en cada casa individual o edificios multifamiliares. La inseguridad también afecta muy gravemente a los habitantes de Petare, quienes se organizan en comunidades y cierran grupos de casas con cercas y

muros, creando complejos sistemas habitacionales multifamiliares que se componen de pequeñas casas unifamiliares, en situación análoga a la de La Urbina, pero a escala más pequeña y compacta.

El estudio tipológico de una casa en Petare muestra algunos de los elementos y situaciones más relevantes que se presentan en una casa autoconstruida en el barrio. Se trata de una casa de dos pisos ubicada en una de las calles principales, en las partes bajas de la montaña donde la topografía no es tan abrupta. Es considerablemente pequeña en comparación con sus vecinas, lo que puede indicar que la familia que vive en ella es menos numerosa o tiene ingresos más bajos. Se trata de un buen ejemplo de las primeras etapas de construcción de las casas autoproducidas en el barrio: la pendiente lateral donde se ubica se usa típicamente para alojar las dos primeras plantas del edificio y, debido a los escasos recursos a los que tienen acceso las familias del barrio, no se puede costear el alquiler de la maquinaria pesada necesaria para nivelar la planta baja y construirla en su totalidad. Además, debido a que la prioridad de la acción es tener un refugio en el que habitar lo antes posible, la construcción tiende a ser lo más fácil y rápida posible: dos pisos de los que se completa el primero como espacio principal para vivir. En muchas ocasiones la planta baja queda con la pendiente original, convirtiéndose en un depósito temporal por la insuficiente iluminación con la que cuenta. Por estos motivos la escalera principal conduce al primer piso, donde se encuentra la entrada principal del edificio (Figura 7).

Figura 7. Escala de edificaciones de La Urbina y Petare



Fuente: Elaboración propia utilizando imágenes de Petare y La Urbina.

Muchos habitantes de Petare trabajan como albañiles, por lo que construyen sus casas con los materiales que les son familiares, que de hecho también son baratos en Venezuela. Su conocimiento sobre la construcción ha sido profundamente influenciado por las obras donde han trabajado en el sector planificado de Caracas, donde las estructuras son principalmente de hormigón armado. Por lo tanto, las casas más consolidadas del barrio están construidas con estructuras de hormigón, las paredes están construidas con bloques de arcilla, y muchas veces los techos están contruidos con láminas de acero corrugado o con hormigón, dependiendo de las posibilidades económicas.

Estos materiales son los que aportan los tonos predominantemente rojizos y metálicos que se ven desde lejos y que configuran la imagen de los barrios (Gonzalez, 2021). Otros materiales que también se utilizan habitualmente son los bloques de hormigón para construir los muros de las viviendas; en las casas más modestas las paredes son de madera, bloque de adobe y láminas de acero corrugado, que son más efímeras y vulnerables.

Los edificios del barrio se adaptan y crecen según las posibilidades de las familias que viven en ellos. A medida que las casas se adaptan y crecen, también puede hacerlo su uso; dependiendo de las posibilidades, algunas personas pueden abrir su propio negocio en los pisos inferiores de las casas. Así se producen las microcentralidades en Petare: son pequeñas como las casas donde están ubicadas y se consideran en ellas distancias de proximidad menores por su tamaño, en comparación con los equipamientos de La Urbina; pero se caracterizan por su diversidad y frecuencia.

Estos microcentros tienden a ubicarse en el perímetro del barrio, donde hay una movilidad más intensa, y menos hacia el interior, brindando una mejor calidad de vida y oportunidades a las personas que viven en las zonas bajas del barrio. Asimismo, hay otra capa de economía informal, que “depende en gran medida de las actividades que se realizan en el espacio público, como la venta ambulante, los tianguis, los talleres mecánicos en la vía pública, el transporte informal, los oficios varios, entre otros” (Alcaldía de Medellín, 2004). De hecho, alrededor del perímetro y en las calles principales de Petare las personas instalan estructuras temporales donde venden todo tipo de mercancías al transeúnte; estas estructuras recuerdan a las instaladas en el mercado ocasional de temporada en las plazas públicas.

La Figura 6 muestra los equipamientos que son reconocidos por el municipio en Petare y La Urbina e incluye un análisis de los radios de influencia de cada una de estas edificaciones establecidas de la siguiente manera: radios de 250 metros para escuelas, deportes y pequeñas instalaciones sanitarias, radios de 400 metros para mercados y, finalmente, radios de 500 metros para grandes instalaciones sanitarias. Los radios de influencia presentan grandes vacíos de servicio en las áreas de cobertura de los establecimientos, más escasos en los barrios. No solo hay una importante falta de cantidad de equipamientos, sino que también hay una importante falta de variedad en los mismos. Es importante señalar la ubicación de los mercados y hospitales en relación con Petare: considerando que las personas que viven en el centro de los barrios tardan 30 minutos en llegar a la base de la montaña, sería difícil atender a una persona que necesita asistencia médica urgente en las zonas altas del barrio. Asimismo, los mercados más grandes, con productos más económicos, solo se ubican en el sector planificado, hecho que dificulta la compra de alimentos frescos a los habitantes de los barrios.

5. Una caja de herramientas para intervenir: estrategias proyectuales aplicables al caso de Petare

Una vez comprendidas las características físicas de la discontinuidad entre Petare y La Urbina, con el fin de analizar posibles estrategias que puedan utilizarse para coser los tejidos urbanos a uno y otro lado de la autopista, se analizan una serie de casos de estudio de intervenciones urbanas realizadas en comunidades autoconstruidas, tanto en Caracas como en América Latina. Los casos de estudio se seleccionan con la premisa de ser potencialmente capaces de tejer la continuidad urbana a lo largo del tramo de la autopista Francisco Fajardo que separa los dos territorios, a la vez que puedan promover la transformación urbana del barrio y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Los casos de estudio analizados se pueden clasificar según la forma de intervención y la escala de los proyectos, desde intervenciones a escala barrial a intervenciones puntuales de pequeña escala.

Una forma de integración de los barrios autoconstruidos al sector planificado en muchas ciudades de América Latina, y quizás la más recurrente, es la que busca igualar el tejido urbano de dos territorios desiguales a través de la rehabilitación integral del barrio. Se trata de grandes proyectos que tienen el objetivo de cohesionar los territorios segregados, generando nuevos espacios públicos

y microcentralidades en el asentamiento autoconstruido y al mismo tiempo mejorar la calidad de las calles que lo conectan con el sector planificado, facilitando el acceso de los propios habitantes del barrio y atrayendo a visitantes del resto de la ciudad. Un primer ejemplo de este tipo es la rehabilitación de los Cerros Santo Domingo y Toro en Valparaíso, promovido por la Cámara Chilena de la Construcción Delegación Valparaíso, el Serviu y la alcaldía de Valparaíso; un proyecto que consistió en reparar pavimentar y brindar accesibilidad a calles, escaleras, pasajes y plazas en los cerros, habilitando estos espacios públicos para el uso comunitario y, a su vez, generando sistemas de conectividad con respecto al plan de Valparaíso (Lipthay, 2009). El proyecto plantea un sistema de espacios abiertos que parte desde nodos consolidados en el sector planificado para ir subiendo a los cerros, quedando ligados a algunas de las rutas turísticas más importantes de la ciudad.

Otro ejemplo de este tipo de intervenciones es la rehabilitación del Cerro Santa Ana en Guayaquil, un proyecto concebido como la continuación del Malecón 2000, conectando físicamente el Cerro Santa Ana con el sector planificado de la ciudad, incorporando una red de espacios públicos y microcentralidades en los que se rehabilitaron las fachadas de las edificaciones, brindando así visibilidad al barrio y mejorando la economía del sector (Navas, 2012). Sin embargo, esta actuación parece haberse impuesto a los habitantes del sector en vez de verdaderamente satisfacer sus necesidades y disminuir la desigualdad social existente (Hidalgo, 2015), puesto que ha desencadenado una fuerte gentrificación y la pérdida de identidad de los habitantes del cerro (Moncada, 2019). Un tercer ejemplo de esta escala de actuación es el caso de la Villa 31 en Buenos Aires, en construcción en el momento de redacción de este texto, en donde se plantea la apertura de nuevas calles que conectan más eficientemente a la comunidad autoconstruida con la ciudad.

Otro grupo de casos de estudio proponen intervenciones estratégicas a través de grandes obras de infraestructura, como metrocables, teleféricos, funiculares o escaleras eléctricas. Estos sistemas de movilidad integrados son capaces de generar conectividad desde el sector planificado a asentamientos autoconstruidos de relieves muy pronunciados, similares al caso de Petare. Estos sistemas de movilidad permiten la accesibilidad a las zonas más altas y densificadas de las comunidades autoconstruidas y generan espacios públicos y centralidades urbanas que actúan como epicentros de transformación en cada una de sus paradas o estaciones. Algunas de las intervenciones más relevantes de este tipo en América Latina son las escaleras eléctricas en el barrio Las Independencias y el Metrocable Nororiental en Medellín, el Funicular Dona Marta o el Teleférico Complexo do Alemão en Río de Janeiro.

Adicionalmente, para que estas intervenciones funcionen la “infraestructura requiere una cuidadosa integración al tejido social y a las redes espaciales, para que un incremento de la movilidad resulte en un mejoramiento urbano generalizado” (Leibler et al., 2012), lo que desafortunadamente no ocurre en todos los casos, siendo las de Medellín las que verdaderamente lograron desgranar e interiorizar las dinámicas sociales de la zona, participando con la comunidad (Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, 2011). Así, la rehabilitación de la quebrada de Juan Bobo en Medellín propone la de conexión de dos zonas segregadas físicamente por el paso de la quebrada mediante una serie de puentes que tejen los dos territorios y a su vez se generan espacios públicos en ambos lados del río, en espacios previamente edificados por viviendas que fueron reubicadas debido a que se encontraban en zonas de alta vulnerabilidad (Parcerisa, 2010).

Un tercer grupo de intervenciones en comunidades autoconstruidas son aquellas que plantean estrategias de pequeña escala que logran tener un gran impacto si se toman en cuenta las necesidades de sus habitantes. Un caso importante en Caracas es la Plaza La Cruz, que transformó un basurero en un espacio público esencial para la comunidad (Silva, 2020). Otro ejemplo relevante es la Ecotecnia Urbana Miravalle en Ciudad de México, que involucró un conjunto de proyectos de espacios públicos y equipamientos promovidos por la comunidad que fomentan encuentros y atraen la atención de visitantes, al tiempo que se organizan en un sistema de recolección de agua de lluvia que almacenan en el centro ecológico didáctico, para ser utilizada en agricultura urbana (CAF, 2015).

Hay también pequeñas intervenciones de urbanismo táctico destinadas a proteger a los habitantes frente a catástrofes naturales, como es el caso de las Plazas de seguridad en Santa María El Triunfo en Lima, ejemplo de cómo los espacios públicos también pueden convertirse en zonas seguras para los habitantes de comunidades autoconstruidas en zonas propensas a sismos (Silva, 2020).

Por último, en quinto lugar, se identifican una serie de iniciativas desligadas de la intervención de la arquitectura y el urbanismo que promueven actividades culturales en el interior de algunas comunidades autoconstruidas que atraen visitantes de otros sectores de la ciudad. Los eventos de este carácter ayudan a cambiar la imagen preconcebida de estos barrios y fortalecen los vínculos dentro de la comunidad y su sentido de pertenencia, a la vez que generan generar interés por el barrio haciendo visible a otros sectores de la ciudad su potencial cultural.

Estas actividades se realizan en los espacios públicos del barrio y generan transformaciones sociales y en ciertos casos físicas del barrio por sí mismos. Es el caso del Calvario Puertas abiertas, en el barrio El Calvario en Caracas, que consiste en generar una serie de actividades como recorridos y talleres dentro del barrio (Ciudad Laboratorio, 2020), así como iniciativas colectivas de transformación a través de pequeñas intervenciones artísticas como murales, así como también, el desarrollo de diversas actividades culturales (Silva, 2020).

Del mismo modo, el Centro cultural Afro Reggae en Río de Janeiro funciona un espacio en donde realizan talleres de música funk y rap brindando a los jóvenes de la favela una actividad que los aleje de la delincuencia; este colectivo ha logrado visibilizar a las favelas mediante la producción musical, realizando conciertos en varios continentes y con presencia en medios de comunicación (Yudice, 2011).

Finalmente, otro ejemplo a destacar es la Casa Kolacho ubicada en la Comuna 13 en Medellín, que funciona como centro cultural que promueve la transformación social a través de la cultura del hip-hop, mediante música y representaciones artísticas, especialmente el grafiti, realizando recorridos de murales en el interior del barrio que atraen a personas de todas partes de mundo (Feixa, et al., 2022).

Es importante resaltar que en todas las escalas de intervención que se han analizado, la participación de la comunidad es indispensable para el éxito del proyecto: sus necesidades son escuchadas y plasmadas en las intervenciones. Todos los proyectos tienen en común el hecho de incentivar de alguna manera las conexiones en el interior de las comunidades autoconstruidas, generando actividades y espacios que mejoren la calidad de vida de los habitantes del sector, pero también que atraigan a visitantes externos al barrio, permitiendo que haya cambios positivos del imaginario urbano de estos asentamientos.

Un factor esencial para que estas estrategias proyectuales puedan inspirar una intervención urbanística en Petare es observar la capacidad que estos casos de estudio hayan tenido para generar transformaciones positivas en las comunidades en donde se encuentran, además del hecho de disolver la discontinuidad existente.

En la Tabla 1, el 63% de los casos de estudio analizados han producido efectos positivos para los habitantes de sus respectivas comunidades, mejorando su calidad de vida; visibilizando los asentamientos autoconstruidos de la comunidad intervenida; y favoreciendo distintos grados de continuidad desde el sector planificado a la comunidad autoconstruida.

El éxito de estos proyectos radica en la constante participación de las comunidades y en las iniciativas sociales que han ido de la mano en muchos de ellos, incluso siendo la inversión de estas iniciativas mucho mayores que el proyecto en sí (Leibler et al, 2012).

Tabla 1. Casos de estudio y su aplicabilidad al caso de Petare

Clasificación de los casos de estudio	Nombre de la Intervención	Documentos del Proyecto - Publicaciones	Aplicabilidad directa al caso Petare
Rehabilitación integral del barrio	Rehabilitación de los Cerros Santo Domingo y Toro, Valparaíso	Plan de mejoramiento de espacios públicos vecinales de Valparaíso. Programa de recuperación urbano de la ciudad. Plan de inversiones, reconstrucción y rehabilitación urbana Valparaíso 2014.	-
	Rehabilitación del Cerro Santa Ana, Guayaquil	Plan de regeneración urbana del cerro Santa Ana, Malecón 2000.	-
	Reurbanización Integral del Barrio Villa 31, Buenos Aires	Proyecto de Transformación Urbana del AMBA. Componente 1: Integración social y urbana Villa 31 y 31 Bis de la CABA, 2021	+
Intervenciones ligadas a la infraestructura: conexiones intermodales, continuidad a través de puentes	Escaleras eléctricas en el barrio Las Independencias, Medellín	Plan de Desarrollo Local Comuna 13, San Javier, 2012	+
	Funicular de Santa Marta, Río de Janeiro	Programa Favela-Barrio Morar Carioca 2011	-
	Metrocable Nororiental, Medellín	Plan de Desarrollo 2008- 2011. Proyectos Urbanos Integrales	+
	Teleférico Complexo do Alemão, Río de Janeiro	<i>Programa de Aceleração do Crescimento</i> , 2007 - 2010	-
	Recuperación de la quebrada de Juan Bobo, Medellín	Plan de inversiones, reconstrucción y rehabilitación urbana Valparaíso, 2014	+
Intervenciones tácticas	Plaza la Cruz, La Palomera, Caracas		+
	Ecotecnia Urbana Miravalle, Ciudad de México		+
Intervenciones tácticas resiliencia	Plazas de seguridad, Santa María el Triunfo, Lima	DESCO Programa Urbano, 2006	-
Actividades sociales	El Calvario Puertas abiertas, Caracas		+
	Centro cultural Afro Reggae, Río de Janeiro	De la Favela para el Mundo: una Historia del Grupo Cultural Afro Reggae, 2003	+
	Casa Kolacho, Medellín		+

Fuente: Elaboración propia.

6. Petare, en perspectiva

Las condiciones de densificación que se presentan en Petare en la actualidad no siempre fueron la norma: de hecho, su crecimiento fue bastante lento durante la mayor parte de su historia (Rey, 2011). Durante miles de años, el principal atractivo de estas tierras fueron los recursos naturales utilizados por sus antiguos habitantes: los indígenas de la tribu Mariche que llamaron a este territorio Petare, que significa *frente al río* en su lengua indígena Caribe. Los españoles sometieron al pueblo Mariche durante el período de colonización entre 1560 y 1570; sin embargo, el nombre Petare continuó siendo el topónimo de este territorio. Los primeros colonos españoles que colonizaron las tierras de Petare eligieron la confluencia del río Guaire y el arroyo Caurimare como un lugar estratégico para construir un asentamiento en la región. A partir de entonces, Petare se desarrolló como un pueblo de adoctrinamiento de indígenas, cuyo principal objetivo era convertir a los indígenas Mariche a la fe católica y al mismo tiempo obligarlos a trabajar la tierra. El pueblo fue fundado oficialmente con el nombre de *Doctrina del Buen Jesús de Petare* en 1621 (Rey, 2011). A partir de entonces, Petare se desarrolló como un pueblo agrícola con plantaciones de café y caña de azúcar.

La rápida creación y crecimiento de Petare, al igual que la de gran parte de los barrios de Caracas, ocurrió gracias a importantes migraciones de personas que habitaban las áreas rurales del interior del país que se trasladaron a las principales ciudades, siendo la capital la que mayor número de migrantes acogió. La principal causa de estos desplazamientos fue el proceso de industrialización de la economía, exacerbado como consecuencia de la activación del pozo petrolero Barroso II en el

estado Zulia en 1922, que desveló el gran potencial petrolero de Venezuela. El desarrollo industrial y la explotación petrolera desplazaron a la agricultura como principal fuente económica del país, llevando a las personas que dependían de estas actividades a buscar una mejor calidad de vida (Almandoz, 2002). La gran cantidad de personas que migraban desde el interior y exterior del país, se fueron asentando en los espacios libres de gran extensión que pertenecían, en muchos casos a antiguas haciendas. En el caso del barrio de Petare, su población se estableció en la hacienda agrícola La Urbina, en las inmediaciones del pueblo de Petare (Villaroel, 2005).

La migración de las áreas rurales a las ciudades ocurrió lentamente y se aceleró en la década de 1940 cuando Venezuela se convirtió en el principal proveedor de petróleo de los Estados Unidos y el Reino Unido en la Segunda Guerra Mundial. En 1952, con la dictadura de Marcos Pérez Jiménez, se trabajó incansablemente y sin éxito para frenar el crecimiento de los barrios. El gobierno militar trató a los barrios como asentamientos *informales* e *ilegales* sin valor, que simplemente desfiguraron la apariencia de Caracas y mostraron sus enormes desigualdades. Para combatirlos, Pérez Jiménez implementó estrategias de tabula rasa, demoliendo barrios enteros para luego trasladar a la gente de los barrios a la ciudad planificada, forzándolos a mudarse a viviendas de interés social, los llamados superbloques (Almandoz, 2004). Que generaron, sobre todo, descontento e insatisfacción entre los habitantes reubicados (Marín Villegas, et al., 2023)

Asimismo, el rápido crecimiento de los barrios de Caracas también se vio influenciado en cierta medida por campañas políticas que a partir de mediados del siglo XX; con el derrocamiento de Pérez Jiménez, en 1958 - 1960, el gobierno provisional que lo sucedió, encabezado por Rómulo Betancourt, puso en marcha programas de ayuda pública a los desocupados, lo que estimuló una nueva ola migratoria y un crecimiento casi explosivo de los barrios de Caracas (Davis, 2006). La propaganda política llegó incluso a declarar que las tierras de La Urbina, que otrora fuera una importante hacienda agrícola en el valle de Caracas, pasarían a ser del pueblo, desencadenando así una gran ola de invasiones en el territorio.

El crecimiento de Petare fue también consecuencia directa del ritmo acelerado impuesto por la llegada masiva de personas, en lugar de la evolución orgánica de sus habitantes. Como consecuencia, los servicios públicos, las carreteras y el transporte se completaron mucho después de que las personas se asentaran y, en muchos casos, permanecen sin terminar (Villaroel, 2005).

Actualmente, las estimaciones de crecimiento de población realizadas por el estudio Enlace Arquitectura en 2014 concluyeron que para ese año 45,9% de la población de Caracas vivía en los barrios, lo que significaba que 1.356.797 habitantes, vivían en un área de 44.7225 hectáreas (Silva, et al., 2015). Una información que depende del último censo de población en Venezuela, realizado en 2011, y que no tiene en cuenta por lo tanto las grandes migraciones ocurridas a partir de las manifestaciones violentas de los años 2014 y 2017, debido a la crisis económica en la que se encuentra sumido el país.

En menos de un siglo, la tranquila hacienda agrícola en las inmediaciones del pueblo de Petare se transformó en el barrio más grande y uno de los más inseguro de Venezuela. Su configuración morfológica en los cerros empinados del Este de Caracas lo vuelven una figura imponente que contrasta con la naturaleza del Ávila y la rigidez de las edificaciones de La Urbina.

7. Conclusiones

Esta investigación parte de la premisa de que la mirada analítica y la descripción de los bordes entre los barrios de Caracas y la ciudad planificada contribuye a visibilizar estos espacios de fragmentación y los reconoce como parte esencial de la ciudad. Esto, a su vez, pone en valor el lugar límite y los propios barrios y abrir el horizonte a transformar en positivo el imaginario urbano a ellos asociado.

Con la mirada a la morfología del barrio de Petare y la discontinuidad urbana en su contacto con La Urbina, se observan en detalle las dinámicas que se han superpuesto en el tiempo en este límite tan complejo: de hecho, la intensidad de intercambios que ocurre en este tramo de la avenida Francisco Fajardo posibilita interacciones y actividades positivas en el este de la ciudad. En palabras de Teresa García en su tesis doctoral: “A veces, lo que es considerado una fractura o un límite entre residentes, puede en realidad convertirse en un espacio vital para nutrir la ciudad.” (2022, pág. 529) Y ese, justamente, es el potencial que supone este borde para Caracas.

La mirada al borde es, en realidad, sesgada, puesto que el foco de atención bascula hacia la población de Petare con la intención de buscar iniciativas sensibles a las dinámicas sociales y las necesidades de las personas que habitan en ese y otros barrios menos estudiados. Analizarlos y hablar de ellos, mostrar la forma en que son habitados, es una manera de hacerlos visibles, generar empatía e inspirar a otros a interesarse por descubrir cada uno de los rincones de estos lugares tan llenos de comunidad. Debido a las necesidades y dinámicas tan complejas de estos lugares, es esencial realizar extensivos estudios basados en trabajo de campo que vayan de la mano con procesos de participación ciudadanos, en donde las personas que van a habitar estos territorios sean los protagonistas, de principio a fin, en la concepción de los proyectos. Incluir a la comunidad en las acciones que se lleven a cabo en el barrio es una manera de reforzar su sentido de pertenencia y reafirmar la imagen que ellos mismos tienen de su barrio. De este modo, la materialidad y forma de los espacios y las actividades que en ellos se realicen no será sino el resultado de un constante intercambio con la comunidad (Lipthay, 2009).

Como primer paso para provocar un cambio físico y social, el concepto de ciudad incompleta en el imaginario urbano de Caracas debe repararse. Este hecho debe ocurrir de ambos lados del borde, tejiendo entre sí lugares que actualmente están fragmentados por barreras físicas o psicológicas. Para ello, son necesarios los proyectos que incentiven a que ambas partes experimenten plenamente lado de la ciudad y que los sientan como suyos, hecho que contribuirá a que paulatinamente se vayan desdibujando los límites que fraccionan a la ciudad.

Agradecimientos

A los profesores Xavier Llobet, Marta Domènech y Carles Llop, por su guía y apoyo durante la investigación. Teresa García, por compartir conocimientos locales sobre Petare. A Marcos Coronel, Rodrigo Marín Briceño, Daniel Otero Peña, Alessandro Famiglietti, y demás profesores de DisLocal, por aportar conocimientos esenciales sobre los barrios de Caracas.

Autoría

La primera autora ha conceptualizado la investigación, elaborado las cartografías y esquemas y ha redactado el trabajo. La segunda autora también ha participado en la redacción y en la revisión.

Conflicto de intereses: Las autoras declaran que no hay conflicto de intereses.

Bibliografía

Alcaldía de Medellín. (2004). *Modelo de transformación urbana. Proyecto Urbano Integral -PUI- en la zona nororiental Consolidación habitacional en la Quebrada Juan Bobo*. Recuperado de https://issuu.com/urbameafit/docs/medell_n_modelo_de_transformaci_n

Almandoz Marte, A. (2002). *La ciudad en el imaginario venezolano I. Del tiempo de Maricastaña a la masificación de los techos rojos*. Caracas, Venezuela: Fundación para la cultura urbana.

- Almandoz Marte, A. (2004). *La ciudad en el imaginario venezolano II. De 1936 a los pequeños seres*. Caracas, Venezuela: Fundación para la cultura urbana.
- Almandoz Marte, A. (2009). *El imaginario de la ciudad venezolana III. de 1958 a la metrópoli parroquiana*. Caracas, Venezuela: Fundación para la cultura urbana.
- Almandoz Marte, A. (2018). *La ciudad en el imaginario venezolano IV. del Viernes Negro a la Caracas roja*. Caracas, Venezuela: Fundación para la cultura urbana.
- Bolívar, T. (1994). *Densificación y Vivienda en los Barrios Caraqueños. Contribución a la determinación de problemas y soluciones*. Caracas, Venezuela: CYTED.
- Borden, I. y Rendell, J. (eds) (2000). *InterSections. Architectural Histories and Critical Theories*. Londres, Reino Unido: Routledge.
- CAF. (2007). Observatorio de movilidad urbana / Información por ciudad / Caracas. Recuperado de <https://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad-urbana/ciudades/caracas/>
- CAF. (2015). *Casos emblemáticos de desarrollo urbano: temas*. Caracas, Venezuela: CAF. Recuperado de <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/779>
- Carvajal, C. (6 de junio de 2018). Arturo Almandoz: ¿Caracas, ciudad moderna? *Prodavinci*. Recuperado de <https://prodavinci.com/arturo-almandoz-caracas-ciudad-moderna/>
- Ciudad Laboratorio. (2020) El Calvario Puertas Abiertas. *Ciudad Laboratorio*. Recuperado de <https://ciudlab.com/proyectos/el-calvario-puertas-abiertas/>
- Davis, M. (2006). *Planeta de Ciudades Miseria*. Londres, Reino Unido: Ediciones Verso.
- Elizalde, G., y Viloría, J. (2005). Geografía de Suelos de Venezuela. *GeoVenezuela*, 2, 402-537. Recuperado de https://bibliofep.fundacionempresaspolargv.org/media/1016/gv_t2_c15_p402_537.pdf
- Feixa, C., Márquez, F., Hansen, N., & Castaño, J. (2022). El hip-hop como forma de resistencia frente al juvenicidio: la experiencia de Casa Kolacho. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 20(3), 1-36. <https://dx.doi.org/10.11600/rclsnj.20.3.5550>
- González Caballero, S. (2021). *Inhabiting the impossible: studying urban discontinuities in Caracas, strategies for city regeneration* (Proyecto Final de Máster Oficial). <http://hdl.handle.net/2117/357013>
- García Alcaraz, T. (2022). *Intertwining the city: In-between spaces of Caracas as scenarios to achieve urban togetherness* (Tesis Doctoral). <http://hdl.handle.net/2117/363394>
- Hidalgo, D. G. (2015). Análisis de la producción de espacio público en la ciudad de Guayaquil en el 2000-2014. Caso: intervención urbana del proyecto puerto Santa Ana Etapa II. Ciudad del Río. IAEN Quito.
- Herrero Olarte, S. (2021). ¿Qué variables de movilidad están asociadas con la pobreza urbana? El caso de Santiago de Chile y Quito. *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(47). Article presented at the ACE: Architecture, City and Environment. <http://hdl.handle.net/2117/357772>
- Instituto Nacional de Estadística de Venezuela. (2020). Estimados población para el 2020. Recuperado de <http://www.ine.gov.ve/anda4/index.php/introduccion>
- Instituto Nacional de Estadística de México. (2020). Geografía e Informática, Estadísticas de Población. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/default.html>
- Instituto Pereira Passos. (2019). Rio em sintese. <https://www.data.rio/pages/rio-em-sntese-2>
- King, R., Dovey, K. (2013). Active Interstices: Urban Informality, the Tourist Gaze and Metamorphosis in South-East Asia. En Andrea Mubi (Ed.), *Urban Interstices the Aesthetics and the Politics of the in-Between* (pp. 183-201). Surrey, Reino Unido: ASHGATE.

- Lipthay, A. (2009). Reparación de tejido urbano: Cerro Toro y cerro Santo Domingo. *Revista ARQ* 73, 28-35. <https://www.redalyc.org/pdf/375/37514396005.pdf>
- Leibler, L y Brand, P. (2012). Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 41(3), 363-387). Lima: Institut Français d'Études Andines.
- Marín-Villegas, J. C., Sabatini Downey, F. R., & Gatica-Neira, F. E. (2023). Insatisfacción residencial post-relocalización de asentamientos informales en viviendas sociales: una revisión sistemática de la literatura. *ACE: Architecture, City and Environment*, 18(52). Article presented at the ACE: Architecture, City and Environment. <http://hdl.handle.net/2117/390088>
- Mehanna, W., & Mehanna, W. (2023). Place-making as an Approach to Develop Informal Housing Area's Urban Spaces. *ACE: Architecture, City and Environment*, 18(52). Article presented at the ACE: Architecture, City and Environment. <http://hdl.handle.net/2117/390087>
- Moncada, B. (11 de noviembre de 2019). La cuna de Guayaquil se pierde en el humo. *Diario Expreso*, 10-11. <https://www.pressreader.com/ecuador/diario-expreso/20191111/281522227907458>
- Navas, P. (2012). *MALECÓN 2000, El inicio de la regeneración urbana en Guayaquil: Un enfoque proyectual*. Quito, Ecuador: FLACSO.
- Organización de las Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población (2018). *Perspectivas de urbanización mundial: La revisión de 2018*. Edición Online. Recuperado de <https://population.un.org/wup/Download/>
- Parcerisa, J. (2010). Un día en Medellín. *D'UR*, 01, 66-79. Barcelona, España: Laboratori d'Urbanisme de Barcelona.
- Pires do Rio Caldeira, T. (2007). *Ciudad de Muros*. Barcelona, España: Gedisa Editorial S A.
- Quintana Vigiola, G. (2021). Barrio morphology and private space: the social drivers of informal urban settlements in Caracas. *Urban Morphology*, 25(1), 46-56. <http://hdl.handle.net/10453/148269>
- Rey, C. (2011). *Petare*. Caracas, Venezuela: Editorial Ignaka, C.A.
- Secchi, B. (2013). *La Ciudad de los Ricos y la Ciudad de los Pobres*. Milano, Italia: Editorial Laterza.
- Silva, A. (2006). *Los imaginarios urbanos*. Bogotá: Arango Editores Ltda.
- Silva, E., y Caradonna, V. (2015). *Cartografía de los barrios de Caracas 1966-2014*. Caracas, Venezuela: Fundación Espacio.
- Silva, E. (2020). *Puro Espacio*. Nueva York, Estados Unidos: Actar Publishers.
- Sola Morales, I. (1996). *Presente y Futuros. La Arquitectura En Las Ciudades*. Barcelona, España: Editorial Actar.
- Villaroel, Y. (2005) *Elementos metodológicos y teóricos para abordar el estudio de los barrios del Municipio Antonio José de Sucre*. Caracas, Venezuela: GERP Grupo.
- Yudice, G. (2011). Creatividad para todos. En Félix Manito (Ed.), *Ciudades Creativas. Economía creativa, desarrollo urbano y políticas públicas*. Barcelona, España: KREANTA.