

ARTE PÚBLICO ASOCIADO A LAS AUTOPISTAS Y EL METRO: Caracas, Venezuela en el periodo 1950-2010

Public art associated with highways and the Metro:
Caracas, Venezuela in the period 1950-2010

Cruz Criollo

Departament d'Urbanisme, Territori i Paisatge (UTP), ETSAB, UPC
cruzcriollo@gmail.com

RESUMEN

El sistema de vial caraqueño, especialmente sus grandes autopistas tienen una importante presencia en el paisaje de la ciudad. Las autopistas en conjunto con las cuatro líneas de metro de la ciudad, conforman el sistema de movilidad de la ciudad. En la segunda mitad del siglo pasado, se promovieron políticas culturales y urbanas que formalizaron la intervención artística de las áreas de influencia del Metro, especialmente en las cercanías de los accesos de las estaciones y en el interior de los andenes. Acciones similares también fueron ejecutadas como parte de un programa de mejoramiento urbano de las infraestructuras de transporte especialmente en los entornos relacionados a las grandes autopistas de la ciudad. Las operaciones urbanas implicaron la incorporación de grandes piezas de arte contemporáneo en los espacios residuales, de forma que fuesen visibles desde la vista del coche. Ambas políticas hicieron que el arte fuese parte del paisaje urbano cotidiano.

Palabras clave: arte público, Caracas, Metro, autopistas.

Bloque temático: espacio público y proyecto urbano en la metrópolis contemporánea

ABSTRACT

The Caracas Road system, especially its large highways, have an important presence in the city landscape. The highways, together with the city's four metro lines, make up the city's mobility system. In the second half of the last century, cultural and urban policies were promoted that formalized the artistic intervention in the areas of influence of the Metro, especially near the station entrances and inside the platforms. Similar actions were also carried out as part of an urban improvement program for transportation infrastructure, especially in areas related to the city's large highways. The urban operations involved the incorporation of large pieces of contemporary art in the residual spaces, so that they were visible from the car's view. Both policies made art part of the everyday urban landscape.

Keywords: public art, Caracas, Metro, highways

Topic: public space and urban project in the contemporary metropolis

Introducción

La utilización del arte público es una herramienta de común uso en la construcción del paisaje urbano de muchas ciudades. Desde elementos para generar identidad en nuevos lugares o como estrategia de renovación urbana teniendo como impulsor. Sin embargo, el caso de estudio es singular en el contexto iberoamericano, debido al importante crecimiento económico y demográfico que experimentó el país en el siglo XX, situación que dinamizó su desarrollo cultural y en particular la configuración de los espacios públicos como lugar de emplazamiento obras plásticas.

El arte público ha sido un elemento constante en la formación del espacio urbano de Caracas desde 1874 con la instalación de la estatua ecuestre de Simón Bolívar en lo que era la plaza de armas de la ciudad. En un primer momento esculturas clásicas y neoclásicas configuraban el espacio colectivo. Sin embargo, es el arte contemporáneo el que más tiene presencia en los espacios abiertos. Estas obras (murales, esculturas e intervenciones) fueron emplazadas los lugares públicos con la intención de aportarles valor.

Las dos principales infraestructuras de movilidad de la ciudad son el sistema de autopistas y el Metro, estas tienen una estampa relevante en el paisaje, este hecho las convirtió en símbolos de identidad y en consecuencia espacios de debate público. La integración de estas construcciones al entorno próximo fue por varias décadas una preocupación en el urbanismo local. En este contexto, se utilizaron las intervenciones plásticas como recurso para vincular a las infraestructuras de movilidad al entorno urbano próximo.

1.1. METRO DE CARACAS

1.1.1. Ambientación Cultural

Las obras de construcción del Metro comenzaron tres años después del Decreto Ley de 1973; que obligaba a la obra pública a incorporar en parte de su presupuesto un porcentaje destinado al arte en los edificios o infraestructuras que se construyeran con fondos públicos. De forma que las obras plásticas fueron parte de la propia concepción de las estaciones del Metro y permitió que las intervenciones artísticas estuvieran enlazadas de forma estructural a la arquitectura. Murales, esculturas, vitrales y pinturas integraron la propuesta artística emplazada dentro del sistema de transporte masivo. La política de incorporación de obras de arte en los espacios del sistema masivo de transporte se conoció como *Ambientación Cultural y artística del Metro* y suponía la intervención artística de las áreas de influencia del Metro, especialmente en las cercanías de los accesos de las estaciones y en el interior de los andenes. En tan solo la primera década del Metro 27 esculturas de gran formato fueron incorporadas en las estaciones y en sus entornos próximos (Pedemonte, 1984). La División de Arquitectura del Metro fue la encargada de gestionar la presencia de las obras de arte en el proceso de diseño y construcción de las estaciones. Se realizaron distintos formatos para promover la participación de los artistas tales como: concursos públicos o invitación directa a profesionales consagrados. El trabajo en conjunto entre el artista y el Departamento de Arquitectura del Metro garantizaba que las intervenciones de arte tuviesen impacto urbano y estético.

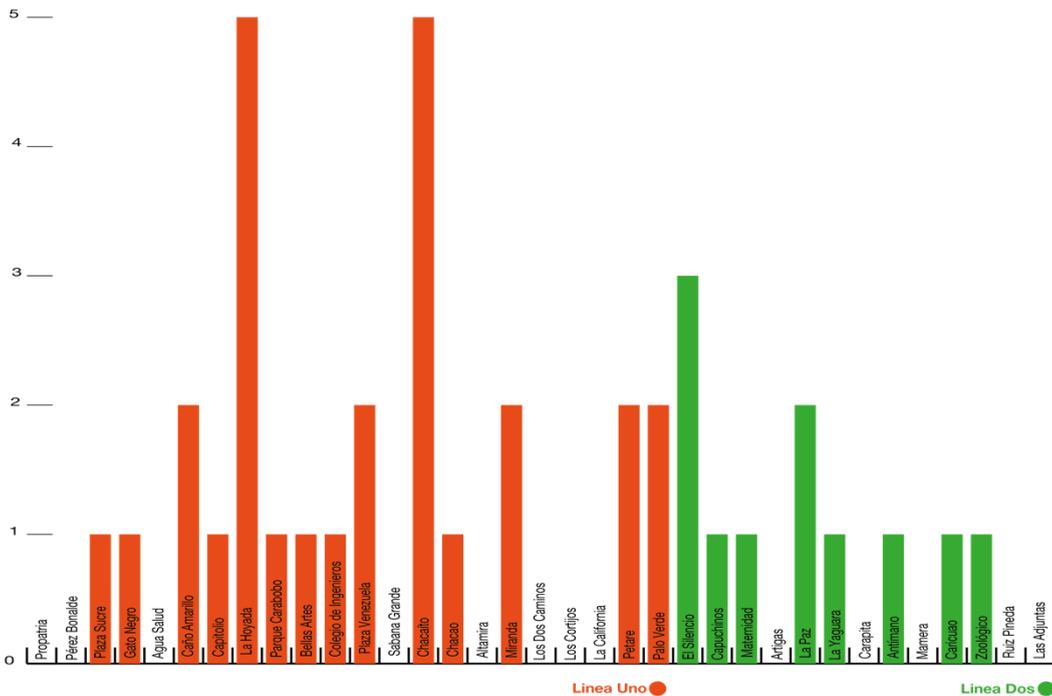


Fig. 01 Obras de arte en línea Uno y Dos. Elaboración propia a partir de datos del Metro de Caracas

Los artistas venezolanos tuvieron en esta política una plataforma para acceder a encargos de gran envergadura, tanto en escala como en implicación en la arquitectura y el urbanismo. De las 22 estaciones de Metro que componen la línea uno un 70% de ellas tienen obras de arte de gran formato, mientras que en la línea dos un 60% de las estaciones cuentan con esculturas, murales o pinturas (Ver figura 01). Las piezas fueron instaladas en las plazas, bulevares y paseos que se construyeron en las estaciones o sus cercanías, estas permitieron articular parte del tejido de la ciudad que se había desarrollado de forma inconexa, además de promover la identidad metropolitana.

1.1.2. La Hoyada, Chacaíto y Colegio de Ingenieros

Aunque la política de Ambientación Cultural fue de aplicación generalizada y extendida en muchas estaciones, existen tres casos que ejemplifican el alcance de esta política y su impacto en el entorno urbano. Las estaciones que tienen una relación singular con el arte público son: La Hoyada, Chacaíto y Colegio de Ingenieros.

Estación La Hoyada

La estación fue inaugurada en 1983 como parte de la primera fase del Metro. La parada está ubicada en el centro de la ciudad en el extremo este del núcleo fundacional. Debido a la condición topográfica del sector, la estación construyó la fachada del desnivel que existe entre la Av. Universidad por donde discurre el Metro y la Av. Bolívar que se encuentra a doce metros de diferencia. El característico emplazamiento de la estación permitió desarrollar una estación con distintos espacios y niveles, así como las necesarias entradas de luz. Como parte de la estación se construyó la sede administrativa y de operaciones de la línea uno, este edificio integró en su propia arquitectura uno de los accesos a la estación ubicado sobre la Av. Universidad. En el interior de la estación fueron integradas dos obras de arte. La primera de ellas una escultura de gran formato

de la artista Gertrud Goldschmidt (Gego), la obra ocupa un lugar importante en el vacío que comunica los distintos niveles del edificio. La escultura titulada *Cuadriláteros* formaba parte de una colección y línea de investigación de la artista llamada Reticulárea. La escultura tiene unas dimensiones de 3,7 m x 4,4 m con 2,17 metros de ancho y se encuentra suspendida sobre el nivel mezzanina es visible hasta el espacio de abordaje de los trenes. La segunda obra característica de la estación estuvo a cargo de Mercedes Pardo, un vitral de tres metros de alto por ocho metros de largo. La obra titulada *Cuatro secciones*, se emplaza en la fachada de la estación y permite el paso de luz natural al vestíbulo de acceso. El vitral elaborado en vidrio y metal está compuesto por 16 secciones que combinan los colores cálidos y fríos. La escultura de Gego y el vitral de Mercedes Pardo hacen del recorrido interior de la estación una experiencia de apreciación artística. Sin embargo, las intervenciones plásticas no se quedaron solo en el interior de la estación. A nivel de la av. Bolívar se desarrolló una importante plaza pública que sirve de antesala a unos de los accesos de la parada, en la plaza también se incluyó una obra de gran formato. El escultor Francisco Narváez fue el encargado de la obra que a manera de hito señala la presencia del Metro y otorga identidad al espacio urbano. La escultura de Narváez se titula *Armonía de Volúmenes y Espacio* está elaborada en piedra, con unas dimensiones de tres metros de altura y dos de ancho. La obra de arte ocupa el espacio central de la plaza. La integración del arte a la estación de la Hoyada se realizó de forma integral a la arquitectura y al espacio público producto de la renovación urbana del lugar que incluyó la sede operativa del metro (Ver figura 02).



Fig. 02 Estación La Hoyada. Fuente: (Pedemonte, 1984)

El edificio de control del Metro alberga dos obras en su entorno que lo relacionan con el acceso de la estación. La primera obra es un vitral de gran formato con un tamaño 9,2 x 7,6 m, esta intervención artística llamada *Cúmulo de extractos cromáticos* fue elaborada por el escultor venezolano Rolando Dorrego. El

acceso norte de la estación que se encuentra debajo del edificio alberga una escultura de Valerie Brathwaite. La obra llamada *Vegetales danzantes* está hecha en concreto, con una dimensión de un metro por dos de altura, se emplaza dentro de un espejo de agua que tiene borde con el espacio público y genera un hall de acceso público del edificio a la estación de Metro. Cuatro artistas y cuatro obras de gran formato configuraron parte de la relación urbana de la parada de transporte masivo con su entorno próximo.

Estación Chacaíto

La construcción de la estación Chacaíto produjo una transformación urbana de importante escala en la ciudad. La renovación consolidó una plaza pública, con un área 1,33 ha, que fue diseñada como el borde este del bulevar de Sabana Grande y como un nuevo núcleo de transporte metropolitano. Las dinámicas urbanas de este nuevo espacio público le permitieron afianzar las actividades de comercio y servicios con su borde urbano, así como ser un núcleo de conexión peatonal y de transporte con algunas zonas del valle ubicadas en la margen sur del Río Guaire.

La estación de Metro se encuentra debajo de la plaza Brión de Chacaíto y alberga espacios de conexión y de encuentro que fomentan el comercio en las áreas comunes, con ello el nivel mezanine es un espacio activo que promueve nuevas dinámicas urbanas. La infraestructura de la plaza y la estación fueron diseñadas en conjunto para contener y utilizar el arte como un elemento mediador con el paisaje. Cinco esculturas de gran formato se encuentran en el nivel mezanine y/o en contacto con la plaza. Al interior de la estación, dos esculturas adosadas a los muros sirven de antesala al nivel de acceso de los trenes. La primera escultura es obra del artista venezolano Narciso Debourg llamada *Tres diagonales*, la obra plástica está elaborada en metal y ocupa un área de 10 metros de largo por tres metros de alto. La intervención de Debourg apuesta por el lenguaje cinético, la percepción en movimiento y forma parte de las obras dedicadas al estudio de la luz y el espacio realizadas por el artista en sus primeras décadas de trabajo. La segunda escultura que se encuentra en el interior de la estación se denomina *El kaleidoscopio* obra de la artista venezolana Beatriz Blanco. La artista ganó un concurso que convocó el Metro para realizar esta obra plástica en los espacios interiores de la estación. La escultura-mural se enmarca en un grupo de investigaciones sobre la figura humana que Beatriz Blanco había realizado con anterioridad. La obra de Blanco ocupa un área de 10 metros de ancho y 2 metros de alto, está elaborada en bronce y se encuentra en uno de los pasillos del nivel mezanine de la estación.

Las dos esculturas de mayor impacto urbano en el entorno de la estación Chacaíto son obras de Jesús Soto las dos piezas se encuentran separadas entre sí, pero integradas a la arquitectura de la plaza y la estación (Ver figura 03). La necesidad de ventilar de forma natural el nivel mezanine de la estación produjo un espacio que conecta el interior con el exterior en la Plaza Brión. Jesús Soto fue invitado por la Gerencia de Ambientación Cultural a intervenir este espacio de conexión visual y de servicio. La intervención de Soto tiene una doble lectura, una interior en la circulación de la estación y otra lectura urbana a escala del nuevo espacio público metropolitano. Al interior la escultura se denomina *Progresión Amarilla*, la obra está compuesta por varillas de aluminio que ocupan un área de 6 x 6 metros con una altura máxima de tres

metros, crea un punto de encuentro y pausa en los recorridos dentro del hall de acceso de la estación de Chacaíto. La otra escultura que asume la escala urbana se llama *Cubo virtual azul y negro*, este cubo virtual compuesto por varillas de aluminio tiene unas dimensiones de 6 x 6 x 6 metros y se encuentra suspendido sobre el vacío. La presencia urbana de la



Fig. 03 Estación Chacaíto. Fuente: Institutional Assets and Monuments of Venezuela

escultura se refuerza con dos piezas ortogonales desde donde se encuentran suspendidas las varillas azules y negras. La pieza genera el efecto visual del movimiento al poder ser percibida desde distintos ángulos y un particular efecto sonoro que generan las varillas al ser movidas por el aire. La segunda escultura de gran formato que se encuentra en la plaza fue elaborada por la artista venezolana Teresa Casanova. La propuesta artística llamada *Tres volúmenes* está constituida por tres cubos contruidos en hierro y colocados en canto sobre un pedestal de hormigón armado, ocupan un área de 10 metros de largo. Esta dupla de esculturas ubicadas en el espacio público advierte la nueva escala metropolitana de la Plaza Brión y su estrecha relación con la actividad del Metro que transcurre en su subsuelo.

Colegio de Ingenieros

Aunque la política de ambientación cultural del Metro promovió la intervención con múltiples artistas en la mayoría de las estaciones. En algunas ocasiones una estación fue intervenida por un único artista, este es el caso de la Estación Colegio de Ingenieros perteneciente a la línea uno. El 27 de marzo de 1983 la estación fue puesta en operación como parte de la segunda fase del trazado. La arquitectura de la parada del Metro hizo que el nivel del andén tuviera una importante altura. La intervención artística fue encargada a la

escultora Lía Bermúdez, dentro del grupo de invitaciones directas realizadas por la gerencia de Ambientación Cultural a artistas de trayectoria consolidada.

Lía Bermúdez propone intervenir los altos muros de la estación con una dupla de esculturas ubicadas en ambos lados del andén. *Escultura en relieve* es el nombre que dio la artista a la obra de gran volumen que en total son seis piezas colgadas en juego de tres. Cada una de las piezas tienen una medida de 3 x 4 m con un ancho variable y están elaboradas en metal laminado. Las esculturas están adosadas a los muros de la estructura del andén e indican los accesos de ambos sentidos del Metro (ver figura 04).

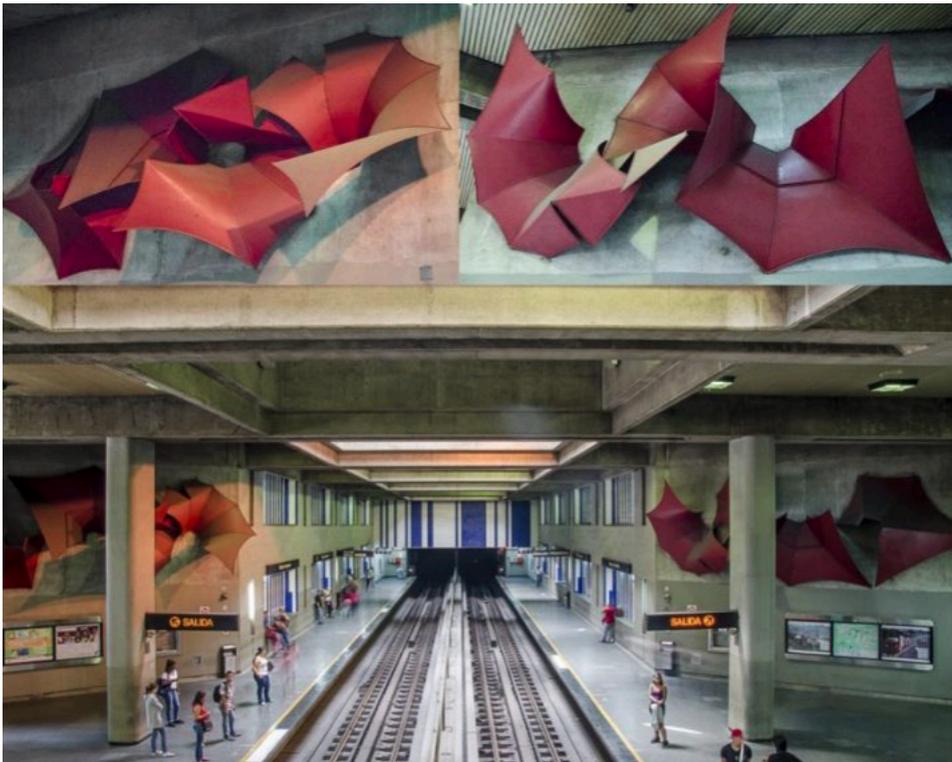


Fig. 04 Estación Colegio de Ingenieros. Fuente: Institutional Assets and Monuments of Venezuela

Estas tres estaciones representan la diversidad de escala y alcance que tuvo el arte en la construcción de la experiencia urbana y arquitectónica de la primera línea del Metro de Caracas. Aunque la política de Ambientación Cultural estuvo vigente hasta final de los años noventa, fue durante el diseño y la construcción de la línea uno y dos donde estuvo más presente. En la construcción de las siguientes dos líneas se apostó por una visión más operativa y de servicios del sistema. En total 35 artistas venezolanos tienen obras emplazadas en las instalaciones. Obras de la corriente cinética y abstracta representan en su gran mayoría el patrimonio edificado del sistema de transporte. El Metro cuenta con la propiedad de 38 obras de arte de gran formato que se encuentran protegidas dentro de Catalogo de Patrimonio de la ciudad, que pueden ser percibidas en la mayoría del trazado.

1.2. AUTOPISTAS CARACAS

El uso de las autopistas como plano de soporte al arte urbano caraqueño tiene un momento catalizador en 1975 con una obra de Carlos Cruz Diez en el margen del río Guaire¹. El mural cinético de 1.300 metros de longitud solo podía ser apreciado por quienes circulaban por la autopista Francisco Fajardo una de las arterias viales importantes de la ciudad (Ver figura 05).



Fig. 05 Mural Cinético 1975, Cruz Diez. Fuente: Archivo Cruz Diez

Un cariño para mi ciudad, fue un programa de intervenciones urbanas desarrollado a mediados de los noventa. Este programa fue novedoso en el contexto caraqueño, ya que involucraba en la recuperación de espacio público: a empresarios, organismos públicos y los propios habitantes de la ciudad. Las obras se emplazaron en su mayoría relacionadas y próximas a las autopistas y avenidas. Como parte del programa se realizó una de las intervenciones artísticas más exitosas de las últimas décadas. El 8 de diciembre de 1996, se inaugura la *Esfera Caracas* una escultura cinética en forma de esfera de 13 metros de diámetro, ubicada en la cercanía del antiguo aeropuerto de la Carlota en la autopista Francisco Fajardo. La escultura obra de Jesús Soto es hoy un símbolo de la ciudad y una referencia de la identidad caraqueña. En total se intervinieron 370 espacios; 158 relacionados a las calles, 150 en avenidas y autopistas, 38 plazas y 24 parques.

A final de la década del 90, el muralismo de gran formato tuvo un importante impulso en relación a la escala de las obras y su presencia en la infraestructura vial. En 1999, Pedro León Zapata un artista muy reconocido por sus caricaturas, inaugura el mural llamado *Conductores de Venezuela*, ubicado en un muro de contención

¹ El mural se encuentra en el margen izquierdo del río Guaire, en uno de los muros de contención de la autopista Francisco Fajardo. Este mural de gran escala fue una de las primeras obras elaboradas para ser percibidas desde el coche.

de la UCV visible desde la autopista Francisco Fajardo y la Plaza Venezuela. El mural de 165 metros de largo por 11 metros de alto, representaba a los próceres venezolanos conduciendo.

En la década del 2000, las vías rápidas caraqueñas experimentan otro impulso en su configuración como plano de soporte del arte urbano. En el año 2001, se inaugura en los muros norte y sur que bordean la Avenida Libertador un mural de 2.500 metros de longitud. El mural cinético llamado *Módulos Cromáticos* es obra del artista Juvenal Ravelo (ver figura 06). En el año 2005, la autopista Prados del Este también se convirtió en plano de soporte de un mural de gran escala aproximadamente 1.200 m². El concurso convocado por la Alcaldía de Baruta para elegir el artista que intervendría los bordes de la autopista fue ganado por la artista plástica Patricia Van Dalen (ver figura 06).



Fig. 06 Avenida Libertador, 2005. Juvenal Ravelo. Fuente: Institutional Assets and Monuments of Venezuela

Para finales del año 2012 se inaugura el *Mural Uragoa* de 12.000 m², obra del maestro Mateo Manaure, con él se completan la intervención de los muros norte y sur de la sección de la Avenida Libertador que se encuentra bajo el nivel de suelo. La experiencia caraqueña en el muralismo de gran formato visible desde las arterias viales representó un momento singular de la incorporación de arte en los espacios urbanos. (ver figura 07).



Fig. 07 Autopista Prados del Este, 2005. Patricia Van Dalen. Fuente: Archivo Van Dalen.

La práctica

La experiencia caraqueña en la incorporación de arte es relevante función de la escala de las obras y al número de estas presentes en el espacio urbano (Ver figura 8). Esta acción urbana se transformó en una política pública de extendida aplicación que tuvo en el sistema de movilidad de la ciudad un importante promotor. El trabajo conjunto entre arquitectos, planificadores y artistas, produjo obras que no solo destacan por su valor estético, sino que promovieron una visión integral de las infraestructuras dentro del paisaje. El arte contemporáneo tuvo un rol primordial dentro de las operaciones urbanas. La ubicación y escala de las piezas permite realizar una lectura de la ciudad en donde describen su estructura urbana y la transformación de su trazado.

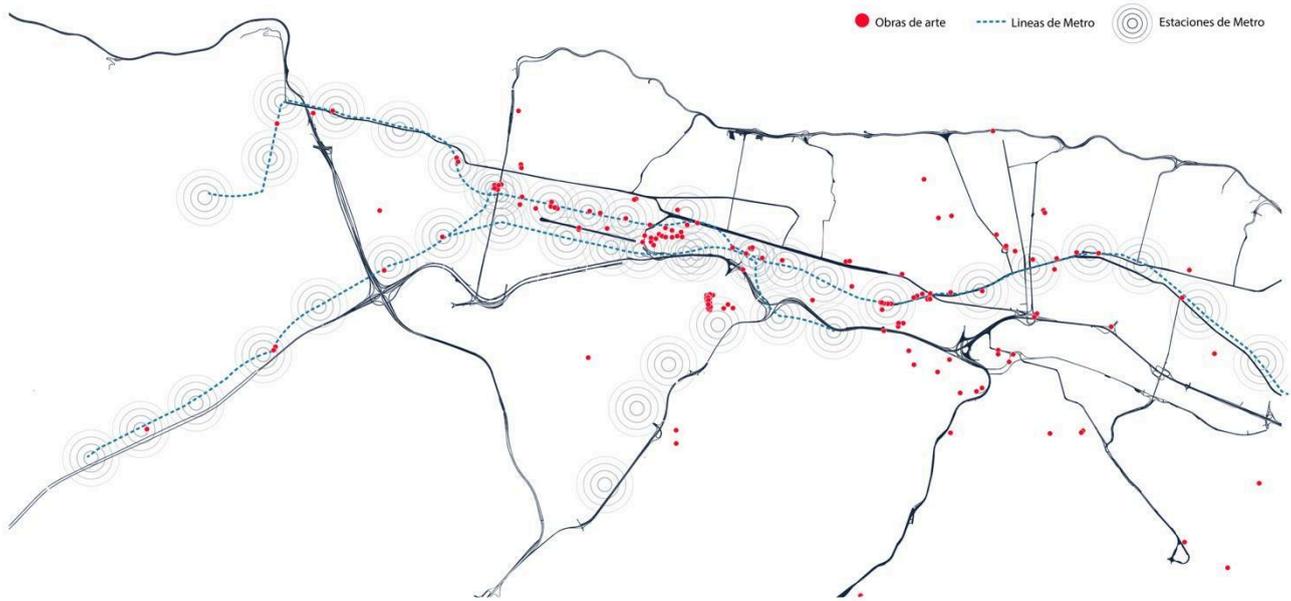


Fig. 08 Obras de arte en relación al Metro y Autopistas. Elaboración propia.

Bibliografía

- Almandoz Marte, A. (1997). *Urbanismo europeo en Caracas, 1870-1940*. Equinoccio.
- Borja, Jordi., Muxí, Zaida. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa España.
- Caraballo, C., Jaua, M., Lasala, S., Martín, J., Negrón M., Pedemonte M., Sanoja J., Vallmitjana, M. (1991). *El Plan Rotival la Caracas que no fue: 1939-1989 un plan urbano para Caracas*. Instituto de Urbanismo FAU UCV.
- Catálogo del Patrimonio Cultural Venezolano (2007), *Municipio Libertador*, Ministerio de la Cultura. Caracas.
- Eris, B., Karimimoshaver, M. (2018). A Conceptual Model of Semantic Interaction between Art and Urban Space. *The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar*, 15(66), 5–16.
<https://doi.org/10.22034/bagh.2018.76897>
- Heidegger, m. (2009). *El Arte y El Espacio*. (Jesús Adrián Escudero, trad.). Madrid: Ediciones Akal. (Obra original publicada en 1969).
- García Alcaraz, T. (2022). *Intertwining the city: the in-between spaces of Caracas as scenarios to achieve urban togetherness*. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Lydon, García, A., Duany, A., & García, A. (Anthony T. (2015). *Tactical urbanism: short-term action for long-term change*. Island Press.
- Karimimoshaver, M.; Eris, B.; Aram, F.; Mosavi, A. Art in Urban Spaces. *Sustainability* 2021, 13, 5597.
<https://doi.org/10.3390/su13105597>
- Maderuelo, J. (2008). *La idea de espacio en la arquitectura y el arte contemporáneos, 1960-1989*. Akal.
- Mccarthy, J. (2006). Regeneration of Cultural Quarters: Public Art for Place Image or Place Identity? *Journal of Urban Design*, 11(2), 243–262. <https://doi.org/10.1080/13574800600644118>
- Miles, M. (1997). *Art, Space and the City: Public Art and Urban Futures*; Routledge: New York.
- Pietri de Caldera, A. (1998) *Un Cariño para mi ciudad*. Cemex p. 40-41
- Pedemonte, M. (1984). *Rutas paralelas: el metro de Caracas y su impacto urbano*. TinoGráfico S.R.L. Editores.
- Sánchez González, D. (2014). *Identidad y espacio público: ampliando ámbitos y prácticas*. Barcelona: Gedisa.
- Urdaneta, B. L. R. (2012). *Caracas: Un museo de arte urbano*. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, 5(9), 88.