

NUESTRO SUR

Historia, Memoria y Patrimonio

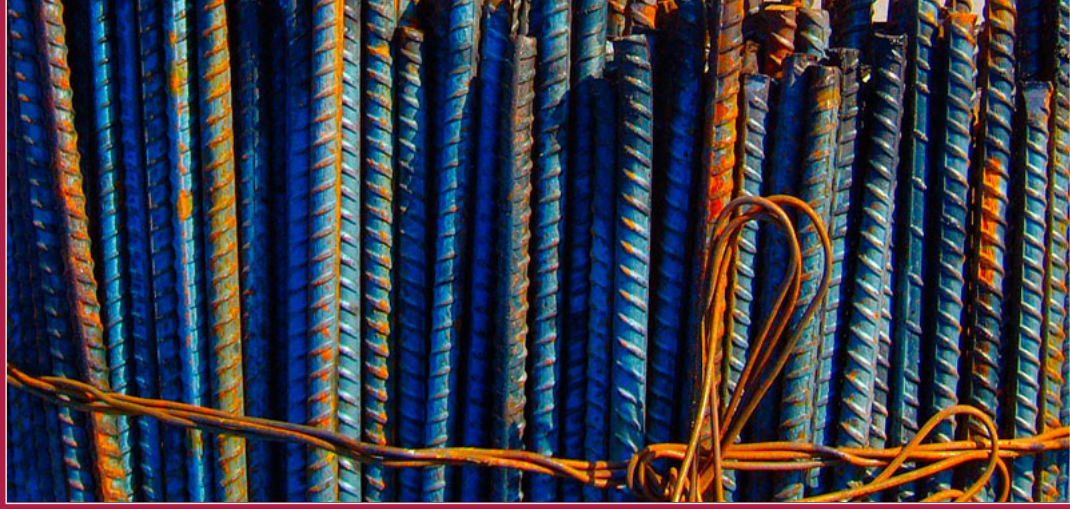
MINISTERIO DEL PODER POPULAR DEL DESPACHO DE LA PRESIDENCIA Y SEGUIMIENTO
DE LA GESTIÓN DE GOBIERNO / CENTRO NACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
AÑO 8 / NÚMERO 11 / ENERO-JUNIO 2017 / ISSN 2244-7091

11



Repensando la **historia urbana**
en **LATINOAMÉRICA**

11



NUESTRO
SURO

Historia, Memoria y Patrimonio

COORDINACIÓN EDITORIAL DE ESTE NÚMERO

Andrés Eloy Burgos

ASISTENCIA EDITORIAL

Alexander Zambrano

CONSEJO EDITORIAL

Emma Martínez V. UCV Caracas-Venezuela

Guillermo Luque UCV Caracas-Venezuela

Marianela Tovar UCV Caracas-Venezuela

Alexander Torres Iriarte IPC-UPEL Caracas-Venezuela

Hancer González Sierralta ULA Mérida-Venezuela

Luis Ángel Bellota Universidad Iberoamericana México

Belín Vázquez LUZ Maracaibo-Venezuela

COORDINADORES DEL DOSIER

Isaac Gajardo Miranda / Víctor David Salcedo Arana

DISEÑO DE PORTADA Y DIAGRAMACIÓN

César Russian

FOTOGRAFÍA DE PORTADA

Armin Kessler

AÑO 8. NÚMERO 11. ENERO-JUNIO 2017

Fundación Centro Nacional de Estudios Históricos

Final Av. Panteón, Foro Libertador, edif. Archivo General de la Nación, PB,

Caracas, Venezuela

revistanuestrosur.cnh@gmail.com

Indizada en la base de datos Revencyt

Depósito legal: pp201002DC3516

ISSN 2244-7091

Impreso en la República Bolivariana de Venezuela

PRESENTACIÓN

5

ARTÍCULOS

**HÁBITAT Y CIUDAD. ELEMENTOS PARA PENSAR
LA HISTORIA URBANA EN EL SIGLO XX**

9

Yuliana Garcés Arboleda

**LA CIUDAD COMO PROBLEMA HISTÓRICO:
POLÍTICAS Y DISCURSOS SOBRE EL ENTORNO
URBANO EN CARACAS DURANTE EL SIGLO XX**

25

Isaac Gajardo Miranda

**EL NEOLIBERALISMO COMO MECANISMO
DE RECONFIGURACIÓN DE LOS ESPACIOS URBANOS
EN EL CENTRO INTERNACIONAL DE BOGOTÁ**

43

Juan David Moreno Echeverry

**CAMPAMENTOS Y BARRIADAS:
ORGANIZACIÓN POPULAR URBANA Y PODER LOCAL
EN LAS PERIFERIAS DE SANTIAGO DE CHILE Y LIMA, PERÚ
(1954-1989)**

63

Daniel Fauré Polloni

**REPENSAR EL PROYECTO NACIONAL VENEZOLANO
A TRAVÉS DE LOS PLANES DE DESARROLLO
URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE CARACAS 1936-1945**

83

Víctor David Salcedo Arana

**MUTILADOS Y FUMADORES ENTRE RIELES Y AVENIDAS:
IMPACTO DEL TREN Y EL TRANVÍA A CABALLO
EN LA SOCIEDAD CARAQUEÑA DE FINALES
DEL SIGLO XIX (1881-1884)**

103

Jhonny Castillo

LA MODERNIDAD DE LA CIUDAD HISPANOAMERICANA EN LA INVENCION DEL NUEVO MUNDO: VALLADOLID DE MICHOACÁN EN EL SIGLO XVI <i>Alexis Uriel González Correa</i>	123
PENSAR LA CIUDAD A TRAVÉS DE LOS SISMOS: EL TERREMOTO DEL 29 DE OCTUBRE DE 1900 EN VENEZUELA <i>Alejandra Leal Guzmán</i>	139
MISCELÁNEA	
EL DEFENSOR DEL ESPÍRITU (ESBOZO BIOGRÁFICO-INTELLECTUAL DE JOSÉ ENRIQUE RODÓ) <i>Alexander Torres Iriarte</i>	157
COLABORADORES	179
NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ORIGINALES	181

A través del Centro Nacional de Estudios Históricos presentamos al público de lectores y lectoras la edición número 11 de la revista *Nuestro Sur: Historia, Memoria y Patrimonio*, con la que se pretende seguir contribuyendo a las diversas discusiones historiográficas, pero también sociales, políticas y culturales, que se dan origen en Nuestra América. En esta ocasión hemos preparado un dossier titulado *Repensando la Historia Urbana en Latinoamérica*, con el objetivo de promover la reflexión en torno a un problema común en todo el continente. Sin dejar de lado las particularidades de cada país, esperamos que esta publicación contribuya a fomentar los estudios historiográficos en esta área y, haciéndonos cargo de los tiempos que enfrentamos, incorporar a nuestros trabajos enfoques inter y transdisciplinarios que permitan comprender la complejidad de un problema tan vigente como lo es la ciudad.

Antes de invitarles a revisar los diversos artículos de investigación que se publican en este número, valdría la pena reflexionar acerca de los motivos para estudiar, desde la disciplina histórica, las transformaciones y procesos que ha experimentado el espacio urbano en América Latina y la forma en que la historiografía se ha hecho cargo del problema. Para responder en una parte esta interrogante podríamos recurrir al intelectual argentino José Luis Romero, quien ya en la década de los 70 se comenzó a preguntar en Latinoamérica: las ciudades y las ideas sobre los cambios que se han producido a lo largo del tiempo dando cuenta de la multicausalidad de estos, ya que su desarrollo ha dependido de los múltiples procesos políticos, sociales, económicos y culturales por los que han transitado nuestros países, así como de las proyecciones ideológicas y morales de los gobernantes.

La reflexión anterior nos llama a entender el espacio de la forma en que lo señala el geógrafo David Harvey: como una producción social que tiene una matriz cultural y que, por lo tanto, está en permanente reconfiguración y disputa. Por eso, los cambios que ocurren en la ciudad no pueden ser considerados como azarosos, incluso si se deben a cuestiones naturales, puesto que en el entorno urbano siempre interviene la racionalidad humana. Ahí el que la reorganización de la ciudad, en pos de eliminar las segregaciones y los vicios que estas tienen, sea una de las principales herramientas de lucha contra el capitalismo en nuestros días.

El llamado, entonces, es a entender las producciones académicas presentadas en este Dossier como la ejecución de reflexiones que revisan problemas que poseen una raíz histórica, pero que a su vez se hacen cargo de discusiones contemporáneas en donde la responsabilidad de la academia tiene que ver con alumbrar y generar los insumos

para enriquecer estos debates, que se afirman en reconocer el derecho a la ciudad como parte de la lucha de nuestros pueblos contra las diversas opresiones generadas por el imperialismo y el capitalismo.

Como una propuesta de lectura de este número hemos seleccionado reflexiones sobre el contexto urbano latinoamericano que son investigaciones que se hacen cargo de situaciones específicas como el impacto del tren y el tranvía a caballo en la Caracas del siglo XIX (Jhonny Castillo), los procesos de organización popular urbana en las periferias de Santiago de Chile y Lima (Daniel Fauré Polloni), los sismos como factores naturales que han forzado a una reorganización urbana (Alejandra Leal Guzmán), los cambios de la ciudad de Michoacán en la colonia (Alexis Uriel González) y un estudio del proyecto político de la posdictadura gomecista, a través de los planes de desarrollo urbanístico de la ciudad de Caracas (Víctor Salcedo Arana). Así mismo, encontraremos discusiones más teóricas que colaboran con la comprensión del problema del entorno urbano en América Latina, entre los que destacamos reflexiones sobre el neoliberalismo y la reconfiguración de los espacios urbanos en Bogotá (Juan David Moreno), las políticas y discursos sobre el entorno urbano en Caracas durante el siglo XX (Isaac Gajardo Miranda) y nuevas miradas sobre la ciudad en la historia del siglo XXI (Yuliana Garces Arboleda).

Los ocho trabajos que conforman este número fueron seleccionados de un proceso abierto de convocatoria, iniciado a mediados del año 2016, del que emanaron un grupo de propuestas de trabajo en torno a la temática señalada. Los textos escogidos fueron sometidos a un proceso de arbitraje, realizado por quienes hemos coordinado el Dossier y el gran equipo editorial permanente de la revista *Nuestro Sur*, liderado por Andrés Eloy Burgos, su editor. En tal sentido, queremos reconocer la iniciativa de los investigadores que se animaron a participar en este proyecto y agradecer el arduo trabajo de las autoras y autores que desarrollaron en extenso sus investigaciones.

ISAAC GAJARDO MIRANDA y VÍCTOR DAVID SALCEDO ARANA
Coordinadores del Dossier



ARTÍCULOS

HÁBITAT Y CIUDAD. ELEMENTOS PARA PENSAR LA HISTORIA URBANA EN EL SIGLO XXI

Yuliana Garcés Arboleda

Fecha de entrega: 24 de junio de 2016

Fecha de aceptación: 10 de julio de 2016



Resumen

A través de este artículo se expone una serie de argumentos que señalan por qué es fundamental para los historiadores del siglo XXI pensar la historia urbana desde una perspectiva que trascienda lo arquitectónico, económico y político, para darle paso a una historia que involucre las teorías sobre el hábitat y que posibilite comprender la complejidad que converge en la construcción y apropiación social de las ciudades en diferentes períodos temporales. Esta perspectiva supone abordar la historia urbana no solo desde las fuentes documentales de archivo, sino también desde aquellas que incluyen el relato callejero, las fotografías, la poesía, la literatura, los edificios, entre otras evidencias que den cuenta de las perspectivas e imaginarios que han estado en juego en la construcción de la ciudad y de lo urbano. Para desarrollar este propósito se presenta una aproximación a un balance historiográfico que abarca las principales tendencias temáticas que abordan los textos que se denominan de historia urbana a escala mundial y de manera específica en Medellín, tratando de evidenciar las metodologías y teorías particulares con las que se ha asumido y se puede asumir la historia urbana en el siglo XXI.

Palabras clave: Historia Urbana, Hábitat, Ciudad.

Habitat and City. Elements for Thinking About Urban History in the 21st Century

Abstract

This article a number expose of arguments that point out why it is essential for historians think that XXI century urban history transcends the point of view the architectural, of the economic and the political. In complement, theories on habitat are of particular interest to historiography in this topic because through them historians of our century have come

close to understanding the complexity converges in building and social appropriation of the cities, think of cities involves travel on topics ranging from urban design, to cultural, environmental and emotional events that occur in space. This perspective, of addressing urban history not only from the documentary archival sources, but also from others including street story, photographs, poetry, literature, buildings, among others, to realize the prospects and imaginary who have been involved in the construction of the city. To develop this purpose, an approach is presented to a historiographical balance that accounts for the main thematic trends that address the texts that are called urban history worldwide, and specifically in Medellín, trying to show how this bibliography possible to identify methodologies and particular theories to address urban history in the XXI century.

Key words: Habitat, City, Urban History.

Introducción

Tradicionalmente es común asociar el estudio de la historia urbana al de las ciudades, entendidas en su definición más básica como un espacio geográfico donde habita un conjunto de personas dedicadas a actividades comerciales e industriales. Sin embargo, al adentrarse en la producción bibliográfica es posible identificar que la historiografía de lo urbano no solo ha centrado los análisis en el espacio geográfico de las ciudades, su desarrollo y evolución, sino que también se ha adentrado en comprender sus dinámicas económicas, culturales y políticas.

Ver la ciudad solo como un cúmulo de edificaciones, casas, calles y avenidas, es concebirla como materia muerta, vacía y sin contenido, pero pensar en la ciudad como un proceso histórico implica dimensionar su complejidad en cuanto a las interacciones de los seres humanos en el espacio-tiempo. La ciudad, como bien dirían los expertos, es el conjunto dinámico, complejo y vivo de las múltiples ciudades de quienes las habitan, son las múltiples ciudades que se entrelazan, que se superponen sobre un mismo espacio geográfico¹.

Dentro de este marco de ideas, lo urbano, la planificación y el hábitat recaen indiscutiblemente sobre una preocupación filosófica por la producción del espacio, llevando a plantear preguntas tales como: ¿Quiénes somos?, ¿quiénes nos rodean?, ¿qué hay de nosotros en las estructuras físicas que constituyen el espacio urbano? Y es, entonces, ante la clásica pregunta de ¿qué es la ciudad?, que se hace necesario

analizar de manera holística cada una de sus partes que, como bien lo diría Ítalo Calvino, den respuesta a la memoria, al deseo, a los signos, a los intercambios, a la vida en el espacio con los demás. ¿Cuál es la relación entre las personas y los edificios, entre las personas y las calles? Precisamente en ese misterio es que se enfoca la inserción de teorías sobre hábitat en la cuestión urbana.

De este modo, el estudio de las formas que ha tenido la ciudad y las interacciones de los seres humanos con ella a través de sus experiencias, obliga a integrar tanto elementos de análisis que contemplan aspectos de la dimensión físico-espacial, así mismo como teorías sociales y metodologías de la historia para aproximarse a reconstruir estos fenómenos de la planeación y el hábitat, integrando en ello una articulación multidisciplinar que permita mayor comprensión sobre el fenómeno urbano en el tiempo.

Sin embargo, y a pesar de que los historiadores han contemplado en sus trabajos sobre historia urbana elementos de la cultura que nutren significativamente los hallazgos en materia económica, política y físico-espacial de las ciudades, la integración de análisis bajo enfoques de teorías del hábitat es relativamente reciente, y responde principalmente a la necesidad de describir los fenómenos urbanos a la luz de las transformaciones y dinámicas sociales, más que de las condiciones económicas, geográficas o de direccionamiento político. El habitar, como lo plantea Roberto Doberti, es un acto inherente a la vida humana, asociado más que a una reflexión sobre la existencia del entorno, a las actividades que configuran y transforman un espacio.

Para confirmar lo anterior, y con el propósito de indagar a fondo cómo se ha concebido la historia urbana, se realizó una exhaustiva lectura sobre las producciones académicas en Medellín que hablaran sobre dicho tema, tratando de identificar cómo se han escrito y cuáles son los subtemas más recurrentes. Aspecto que inevitablemente condujo a identificar obras a escala mundial que hablan sobre el tema y que posibilitan una mayor comprensión teórica de lo que se concibe como historia urbana.

En esta medida, el trabajo que se presenta a continuación constituye un primer acercamiento a los estudios que se han realizado sobre la historia urbana en Medellín, clasificándolos de acuerdo con categorías que permiten comprender temas, fuentes y metodologías más recurrentes en el estudio de lo urbano. De igual forma, se hace mención a obras escritas en otros contextos y que han sido fundamentales para comprender la ciudad como objeto de estudio de la historia. Y, finalmente, a luz de esta síntesis, se propone una reflexión sobre algunas alternativas para abordar la historia urbana en la actualidad, teniendo en cuenta las tendencias de análisis teóricos que permiten explicar los fenómenos que dan vida a las ciudades.

1 Gustavo Wilches Chaux, en su libro *Cuydados intensivos y otras yerbas*, habla sobre esta idea.

Los clásicos. La historia urbana desde una perspectiva global

Tratar de hallarle sentido a la ciudad a través de su temporalidad, es decir, historiar la ciudad, resultó ser una pretensión bastante ambiciosa para los historiadores del siglo XX, que en aras de responder la pregunta frecuente y además compleja de ¿qué es la ciudad? se encontraron con un sinnúmero de respuestas que confirman la dificultad que supone abordar este objeto de estudio. Si se revisa juiciosamente la producción bibliográfica producida en el siglo XX asociada a este tema, se hallarán obras cumbres que han sido referenciadas en el ámbito mundial por sus aportes al campo temático, tales como los estudios que dejó el historiador estadounidense Lewis Mumford en el libro que quizá puede considerarse como su obra cumbre, *La ciudad en la historia* (1961), la cual da cuenta de las transformaciones que han tenido algunas ciudades europeas en diferentes períodos de la historia universal, detallando su morfología y las costumbres de sus gentes.

Existen otros autores que desde perspectivas teóricas han intentado abordar las diferentes dimensiones que atraviesan el estudio de las ciudades, entre ellos el sociólogo Richard Sennett, quien se aproximó a través de su obra *Carne y piedra* (1997) a la comprensión de algunas ciudades sobresalientes europeas desde la simbología del cuerpo humano y su relación con el entorno físico; el filósofo Henri Lefebvre, quien con sus análisis sobre la modernidad, los procesos de urbanización y la vida cotidiana, ha constituido un aporte notorio a disciplinas tales como el urbanismo y la historia, logrando proponer teorías que han determinado contundentemente los estudios sobre las ciudades del siglo XX y XXI; el arquitecto e historiador italiano Leonardo Benévolo, con su obra *Los orígenes del urbanismo moderno* (1992) o el historiador francés Faustel de Coulanges con sus aportes a la historia de las ciudades antiguas en su obra *La ciudad antigua* (1998).

Sin duda alguna, los aportes que han realizado estos y otros autores a la historia urbana han logrado inspirar a un sinnúmero de personas que se vinculan cada vez más desde otras áreas que dan cuenta de una sensibilidad especial por el tema. Este tipo de trabajos ha posibilitado identificar aspectos de relevancia sociológica o antropológica importantes para comprender las ciudades, tales como las formas en que los individuos se relacionan con el conocimiento de los territorios, la apropiación de los lugares, la configuración espacial, etc. Se habla aquí de autores como Ítalo Calvino, quien precisa en su libro *Las ciudades invisibles* (1978), su gran sensibilidad para percibir cómo aquellos fenómenos de la vida cotidiana de los seres humanos van incidiendo en las formas estructurales de las ciudades y viceversa.

Igualmente están aquellos autores que, además de profundizar en los hechos del pasado, generan perspectivas de futuro a través del análisis del presente, aproximándose a una conceptualización de las ciudades contemporáneas que permite visualizar alternativas de planificación, al respeto se pueden mencionar nombres como Marcel Hénaff, filósofo y antropólogo francés que se ha interesado por el estudio de la planificación de las ciudades y de quien se destaca la obra *La ciudad que viene* (2014). Manuel Castells, sociólogo y urbanista que se ha referido a conceptos de resonancia teórica como la gestión de las ciudades, el cual queda explicitado en su obra *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información* (2004).

Con lo dicho hasta aquí se induce de manera general que, si bien el campo de la historia urbana es una disciplina que surge recientemente², en diferentes períodos históricos han existido autores preocupados por ampliar la comprensión de las ciudades, presentando hallazgos sobresalientes en el campo de las transformaciones de los espacios a partir de la experiencia humana en las dimensiones sociales, ambientales, políticas y económicas, aspectos que no fueron ajenos para algunos autores locales que se han atrevido a hacer estudios en este campo en la ciudad de Medellín, de los cuales se hablará en el siguiente título.

Medellín, laboratorio de historia urbana

En Medellín se puede hallar una amplia lista de trabajos académicos de historia, sociología, filosofía y arquitectura que hablan sobre lo urbano, sobre todo producciones que van desde la mitad del siglo XX en adelante y que invitan al lector a profundizar en múltiples posibilidades de concebir la ciudad. Estos textos hacen pensar que el campo temático está aún por explorar y que precisa de un arduo estudio para avanzar en su comprensión.

De este modo, el trabajo que aquí se presenta no puede tomarse como una interpretación definitiva de lo que ha sido la historia urbana en Medellín, por el contrario, debe concebirse como un elemento que propicie su debate y confrontación, ya que este texto comienza a integrar una de las múltiples interpretaciones sobre este tema en la ciudad de Medellín, basándose en una lectura rigurosa de diferentes autores, como se muestra a continuación.

2 German Rodrigo Mejía afirma que la historia urbana es una disciplina que surge aproximadamente a mediados del siglo XX. Ver German Rodrigo Mejía, "La pregunta por la existencia de la Historia Urbana," *Historia Crítica*, 18, 1999: 23-35.

Así como a escala global, en esta ciudad también es posible hablar de autores que han sido relevantes en el estudio de lo urbano, quienes por su producción bibliográfica hoy se consideran imprescindibles para el estudio de la historia urbana en la ciudad de Medellín, tales como el profesor Fernando Botero Herrera³, sociólogo y doctor en economía del desarrollo, quien a través de su interés por las élites urbanas describe los procesos de transformación que vive la ciudad de Medellín en la primera mitad del siglo XX en libros como *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses* (1996). Un caso similar lo constituye Luis Fernando González Escobar⁴, con sus obras *En busca de las ciudades y la arquitectura en América* (2004), *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: Crecimiento y modelos urbanos 1875-1932* (2007) y *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia 1980-2010* (2010), quien ha estudiado a profundidad los diseños urbanos que caracterizan a las ciudades colombianas, específicamente Medellín, y la influencia de estos a partir de la idea de la modernidad. Fabio Botero Gómez⁵, con sus aportes redactados en obras como *La ciudad colombiana* (1991), y *Cien años de la vida de Medellín* (1994, 1ª edic.; 1998, 2ª edic.), donde se narran los sucesos políticos y económicos más influyentes en la consolidación de Medellín como ciudad. Fernando Viviescas⁶, con textos como *Urbanización y ciudad en Colombia* (1989) y *Pensar la ciudad colombiana* (2000), en los cuales recopila varios ensayos sobre la historia urbana en Medellín que tratan sobre la importancia de la perspectiva histórica en el análisis de las ciudades.

Por su parte, Jacques Aprile-Gnisset, quien siendo extranjero en Colombia, fue destacado en el mundo intelectual por su vasta obra en torno a las ciudades colombianas a tal punto de considerársele como “el Historiador de la Ciudad”, aportó a la comprensión de las dinámicas sociológicas, arquitectónicas, históricas y políticas de las ciudades, estableciendo que ellas tienen un espacio indispensable en la vida humana digno de pensarse. Caracterizado por su fuerte influencia marxista es

3 Profesor jubilado de la Escuela de Historia de la Universidad Nacional, sede Medellín.

4 Arquitecto constructor y magíster en Estudios Urbano-regionales, profesor asociado a la Escuela del Hábitat-Cehap de la Facultad de Arquitectura y doctor en Historia de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. Reconocido investigador en áreas de patrimonio, territorio y cultura.

5 Si bien su formación académica fue la de ingeniería civil, sus aportes académicos han estado reflejados en el campo de la historia y literatura.

6 Arquitecto con estudios en arte y vivienda, ex decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional, sede Medellín, dedicado al trabajo investigativo y teórico en arquitectura y urbanismo, ha realizado notables aportes a los estudios sobre la ciudad colombiana.

autor de obras como *La ciudad colombiana* (1992), la cual ha sido fuente principal de los historiadores urbanos de nuestro siglo en Colombia, pues, a través de ella se asocia cada uno de los períodos históricos de la historia nacional detallando cómo ellos inciden y transforman las principales ciudades colombianas.

Además de estos autores que sobresalen en varias publicaciones sobre todo del siglo XX, otras investigadoras más jóvenes se han destacado por incorporar nuevas teorías a los análisis sobre la historia urbana, entre ellas María Mercedes Gómez Gómez, historiadora de la Universidad Nacional de Colombia y comunicadora social de la Universidad Pontificia Bolivariana, cuyo trabajo investigativo para obtener la Maestría en Estudios Socioespaciales, en 2012, estuvo centrado en el estudio de la historia urbana de Medellín y que se denominó: *Ciudades construidas, ciudades imaginadas: Narrativas urbanas de piedra, de tinta y de papel*. Sandra Cardona Osorio, historiadora, magíster en Hábitat de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín, profesora asociada al Departamento de Historia de la misma universidad, ha dedicado sus estudios a los temas del urbanismo y planeación, haciendo algunas aproximaciones históricas importantes en cuanto al tema, lo cual se destaca en los siguientes artículos académicos: “Del hábitat o de la espacialidad de la vida humana. Un aporte a la conceptualización del hábitat desde las problematizaciones políticas del espacio” (2013) y “El urbanismo y la planeación moderna, glocalidades en la formación de la modernidad urbana en Medellín” (2014). De igual modo, Viviana Villa Restrepo, investigadora de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín, quien desarrolló una investigación denominada *Estrategias de transformación del espacio público, subjetividades y prácticas de espacio en Medellín 1980-2007* (2007), en donde devela las transformaciones que ha tenido el espacio urbano a partir de los modelos de ciudad y cuyas producciones son destacadas por incorporar las teorías del hábitat en un estudio de historia urbana.

Ahora bien, de acuerdo con la exploración de las obras de los autores mencionados, fue posible distinguir tres tendencias en cuanto a la producción bibliográfica. La primera agrupa las publicaciones que tratan el tema de la ciudad de Medellín desde una sucesión de acontecimientos que dan cuenta de continuidades y discontinuidades, y en donde se detallan hechos sucesivos en el tiempo que revelan aquellos hitos de gran importancia que definieron a la ciudad durante el siglo XX. La siguiente tendencia trata sobre los modelos de planificación de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX, los planes que significaron una transformación urbana y la necesidad de pensar la expansión. Finalmente, se halló una tendencia reciente que promueve la

narración de una historia de la ciudad desde temas como el hábitat, la vida cotidiana y la producción del espacio en Medellín. A continuación se detallan las características de estas producciones con base en las categorías enunciadas.

La ciudad que emerge. Desarrollo y evolución de Medellín

El primer trabajo que se encontró sobre historia urbana en Medellín para la segunda mitad del siglo XX fue el libro publicado por Leonardo Uribe Uribe, *Historia del urbanismo y técnicas de planificación* de 1962, el cual fue producto de varios debates dados como profesor en sus clases sobre urbanismo dictadas en la Universidad Pontificia Bolivariana, en donde se pretendía analizar los grandes problemas que se presentaban en el desarrollo de los países, relacionados con la urbanística moderna. Esta intención motivó al autor a analizar, a su vez, la evolución histórica de las ciudades. Así, en este libro podemos encontrar un marco amplio sobre las tradicionales ciudades europeas tanto de la Antigüedad, como de la Edad Media y el Renacimiento; así mismo se plantean los principales problemas de la ciudad en América asociados a temas como la concepción del espacio y las etapas de la planeación durante el siglo XX; culminando con una descripción sobre los problemas de las ciudades colombianas y cuál ha sido su evolución partiendo de las tensiones entre el planeamiento urbano y el rural.

En este volumen se puede hallar una explicación de la evolución de la ciudad a partir de la explosión urbana en la década de los 60, lo cual ha provocado un desequilibrio en relación con las zonas rurales y pone de manifiesto la importancia que tiene el papel del Estado a través de los planes y programas económicos para atender las necesidades más urgentes en los núcleos urbanos relativos a la vivienda, la educación, la higiene y las oportunidades de trabajo, esto se plantea a la luz de algunos análisis del crecimiento de la población durante el siglo XX y sucesos de relevancia política y económica como la apertura al comercio con los Estados Unidos.

En sintonía con este tipo de publicaciones se encuentra también el libro *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses* (1996), de Fernando Botero Herrera, quien en el capítulo “Regulación urbana e intereses privados, 1890-1950” hace mención al surgimiento de la ciudad de Medellín desde el período en que fue una villa a finales del siglo XVIII hasta la primera mitad del siglo XX, dando cuenta del papel que las élites han tenido en la configuración del diseño urbano, a través de entidades sobresalientes como la Sociedad de Mejoras Públicas, que bajo la influencia de las ideas de la modernidad y el progreso determinaron construcciones que hoy día son hitos históricos de la ciudad.

Dentro de esta categoría también se puede mencionar a Fabio Botero con sus investigaciones sobre la ciudad de Medellín, entre las cuales se destaca *Cien años de la vida de Medellín* (1998), donde se encarga de exponer, en un hilo narrativo, los principales elementos que han hecho parte del nacimiento de la ciudad de Medellín entre 1890 y 1920, hace especial énfasis en el escenario físico del territorio medellinense, así pues, alude a los paisajes, a la geografía y ecología del mismo. También se adentra al estudio de una Medellín desde sus transformaciones urbanas a partir de la segunda mitad del siglo XX, examina algunos planes que sirvieron como fundamento para hacer una planificación de la ciudad, al igual que hace referencia a elementos propios de la actividad artística como el teatro, la música y la pintura para referenciar estas transformaciones.

Con lo expuesto hasta aquí es posible afirmar que los estudios encaminados a dar cuenta de los aspectos históricos en una narración de la ciudad durante el siglo XX se preocuparon, principalmente, por las transformaciones que esta ha experimentado a la luz de las políticas “modernizadoras” del Estado, las relaciones entre las fronteras de lo público y lo privado y las tensiones entre campo y ciudad. Para ello, los autores se basan en fuentes diversas como leyes, planes, planos, crónicas y fotografías, que analizan a la luz del paisaje que visualizaron en la segunda mitad del siglo XX en Medellín.

Medellín: Modelos de planificación urbana

Si bien de algún modo, directo o indirecto, los autores que hasta aquí se han mencionado hablan sobre la influencia de los modelos económicos y políticos en la planificación de la ciudad, otros, como Luis Fernando González Escobar, hacen un recuento bastante completo sobre el modelo de ciudad que se instaura a partir de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), es decir, el auge de una arquitectura urbana, del análisis del papel del centro y las periferias en la estructuración de una ciudad para la segunda mitad del siglo XX. En su libro *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia 1980-2010* (2010), este autor explica que frente a la expansión que ha supuesto la tendencia de las megalópolis, metrópolis y ciudades globales, aún se mantiene la ciudad convencional central donde se ha consolidado un afán de progreso y modernidad, lo cual significó una demolición de las viejas estructuras, dando paso a una estructura urbana nueva en donde las corporaciones financieras y los bancos tuvieron un papel protagónico.

Este tipo de acciones, para el autor, hacen parte sin duda de una serie de postulados de planificación de la ciudad que obedece a las dinámicas internacionales del mercado y en el cual las infraestructuras

y la delimitación de espacios cobra un sentido especial en la definición de los modelos de ciudad. Es una obra que de algún modo aspira a entrelazar elementos de la historiografía tradicional basada en la fuente, con los principales debates teóricos en cuanto al tema de la ciudad, asociados a un panorama interdisciplinar afín con las tendencias internacionales del conocimiento sobre las ciudades.

Dentro de esta categoría se pueden encontrar también los trabajos presentados por la investigadora Eulalia Hernández Ciro, quien a través de una publicación que desarrolló la Alcaldía de Medellín en el año 2011, llamada *Medellín: Una ciudad que se piensa y se transforma*, narra los antecedentes que tuvo la expansión urbana de Medellín en la primera mitad del siglo XX, para adentrarse luego en las estrategias de planeación del desarrollo de la ciudad a partir de los años 50, estableciendo con ello un recuento general de cuáles han sido los viejos retos y la aparición de nuevos que ha tenido la ciudad con respecto a los instrumentos de planificación para Medellín, que es una ciudad pionera en cuanto a modelos de desarrollo en Colombia. Es pertinente resaltar que el lugar de producción de esta fuente (sector gubernamental) hace de este trabajo un constante cúmulo de palabras que resaltan la labor realizada por el Departamento Administrativo de Planeación que, desde esta perspectiva, ha tenido el papel de comprender con claridad los desafíos y problemas que afronta la ciudad en materia de planeación.

Otro autor que podemos mencionar es Alberto Saldarriaga Roa, quien desde su profesión como arquitecto ha realizado valiosos aportes a la disciplina del urbanismo en Colombia, manifestando en varios de sus trabajos el problema que implica hablar de ciudad en Colombia, debido a que los desafíos y retos quedan enmarcados en un asunto de poder, pues como él mismo lo manifiesta en el prólogo que realiza al libro *Urbanización y ciudad en Colombia* de Fernando Viviescas: "...la ciudad aparece dispuesta como el campo de confrontación o de batalla entre los diversos bandos que de una u otra forma disputan una porción del poder posible" (Viviescas, 1989: 1). Con este tipo de ideas se hace posible suponer que estos retos y desafíos de la ciudad moderna son una tarea que trasciende las esferas gubernamentales.

Por otra parte, en el libro *Pensar la ciudad* (2000), compilado por Fernando Viviescas, Florence Thomas habla sobre los diferentes retos que la ciudad tiene para la inclusión de diferentes poblaciones históricamente marginadas, entre ellas las mujeres. Todo ello haciendo un análisis desde algunos sucesos históricos que han marcado la vida cotidiana en la ciudad. De semejante modo intenta hacerlo el propio Viviescas haciendo una alusión a los retos que tiene la ciudad en cuanto a infraestructura, la cual debe crear espacios con calidad para el ciudadano y, por ende, una real habitabilidad.

Así, pues, este tipo de aportes sobre los retos y desafíos que tiene Medellín como ciudad moderna son establecidos por los autores a la luz de una interpretación de la realidad histórica por la que ha atravesado la ciudad de Medellín desde finales del siglo XIX hasta el XX. De este modo, se puede decir que la historia para estos autores se hace con el fin de generar propuestas que permitan la transformación de la realidad actual, es decir, el cambio en la manera cómo las políticas estatales del urbanismo se relacionan con la vida cotidiana de la ciudad.

Hábitat, vida cotidiana y producción del espacio en Medellín

Dentro de este tópico encontramos a las autoras que recientemente han realizado estudios investigativos sobre la relación entre el habitar y la producción del espacio en Medellín. Entre los trabajos que se han hallado hasta el momento están los de María Mercedes Gómez Gómez, Sandra Cardona Osorio y Viviana Villa Restrepo, historiadoras que se han preguntado por el carácter fundamental del espacio en la construcción de la vida social, en donde la idea de modernidad ha cobrado especial protagonismo ya que determina una forma particular en que los individuos se relacionan con su entorno, adaptándolo, apropiándolo y transformándolo (Villa, 2007; Gómez, 2012; Cardona, 2013).

En convivencia con esta idea, estas investigaciones apuntan a analizar, desde una perspectiva histórica, las estrategias institucionales que se han establecido en la segunda mitad del siglo XX para promover una transformación del espacio público en Medellín. De igual forma, buscan analizar las prácticas o condiciones de existencia de la transformación espacial, de acuerdo con la vida cotidiana de los individuos, lo que podría denominarse como prácticas no institucionales para la apropiación del espacio público.

En palabras más concretas, estos estudios se orientan a la descripción de la tensión permanente entre los espacios públicos producidos desde las estrategias institucionales y las prácticas urbanas de apropiación de los espacios públicos a partir de la segunda mitad del siglo XX hasta nuestros días. Además de la construcción social del espacio a partir de la experiencia existencial de los individuos sobre la ciudad de Medellín, elemento en el cual cobran vital importancia las narraciones colectivas y los relatos de vida individual de algunos sujetos sobre el territorio.

Este tipo de aspectos obligan a las autoras a hacer un recuento general de la historia urbana de Medellín, pero también a adentrarse en los enfoques sociológicos, filosóficos y antropológicos del espacio para ampliar la comprensión histórica acerca de cómo han sucedido

las transformaciones urbanas y cuáles son las perspectivas de futuro a partir de las pulsiones de los deseos individuales que tienen los sujetos que conforman la ciudad.

A modo de cierre

Sin duda, son varios los aportes al tema que se pueden evidenciar en los trabajos que han realizado otros autores en el transcurrir de la segunda mitad del siglo XX y lo que va del XXI. Estos aportes dejan de manifiesto la vigencia que aún presenta el tema en una ciudad como Medellín, en primer lugar, porque hacen parte de la construcción identitaria de Medellín como ciudad y, en segundo lugar, porque dan cuenta de las alternativas que se han dado desde el sector académico e institucional para promover políticas urbanísticas acordes con un modelo planificado e incluyente de ciudad.

Estos aportes constituyen un primer punto de partida que ha posibilitado identificar los avances que hasta el momento se han realizado en cuanto a la historia urbana, aunque todavía falta adentrarse en la lectura de muchos otros autores y textos que no se han referido aquí, este trabajo se destaca como una aproximación que permite pensar las tendencias para el enfoque de un estudio de esta temática.

Reflexiones finales: Siglo XXI, tendencias sobre el estudio de la historia urbana

Las investigaciones que se integran al campo de la historia urbana para el caso de Medellín se basan en diferentes marcos explicativos, unos, en la relación entre las dinámicas económicas y el crecimiento urbano; algunos son de tipo territorial e intentan establecer las dicotomías entre lo urbano y lo rural, lo cual contempla elementos tanto económicos como de ordenamiento territorial, y otros, de tipo emocional, vinculan las experiencias individuales o colectivas del habitar una ciudad con la construcción física de la misma.

Todo esto nos lleva a pensar que las estructuras físicas que conforman los territorios urbanos no han sido suficientes para definir lo que es una ciudad, es entonces cuando se hace necesario profundizar en otros aspectos que den cuenta de la integralidad de los elementos, lo cual solo es posible cuando se analiza la relación entre las estructuras y el habitar. Esto lleva necesariamente a integrar tanto elementos de análisis que contemplen las dimensiones físico-espaciales como un indicio de la vida cotidiana en un tiempo determinado, como teorías

sociales y metodologías propias de la historia para aproximarse a reconstruir este fenómeno.

Este aspecto es, desde un punto de vista académico, absolutamente pertinente debido a que con ello se integrarían no solo los métodos tradicionales de hacer historia, sino que se propone una articulación multidisciplinar que permite una mayor comprensión del fenómeno urbano en el tiempo, pues, finalmente, ¿qué es lo social sino un punto de convergencia de la experiencia colectiva?, ¿la idea donde se dinamiza la existencia humana? Es en esta medida que se pueden identificar elementos relacionados con las culturas, los lenguajes, las formas de organización política y las propias emociones, donde las ciudades se convierten en el laboratorio más idóneo para estudiar estos factores, pues es el escenario sobre el cual se materializa la idea de lo social.

Fuentes

- Aprile-Gnisset, Jacques (1992). *La ciudad colombiana*. Bogotá: Banco Popular/ Fondo de Promoción de la Cultura.
- Arbeláez Sierra, Luis Fernando (2012). *Recorridos urbanos*. Medellín: Grupo Ur.
- Benévolo, Leonardo (1992). *Los orígenes del urbanismo moderno*. Madrid: Celeste Ediciones.
- Botero Gómez, Fabio (1991). *La ciudad colombiana*. Medellín: Autores Antioqueños.
- (1996). “La planeación del desarrollo urbano de Medellín, 1955-1994”, en Jorge O. Melo (coord.). *Historia de Medellín*, vol. 2. Bogotá: Suramericana.
- (1998). *Cien años de la vida de Medellín 1890-1990*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Botero Herrera, Fernando (1996). *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- (1993). “El espejismo de la modernidad en Medellín 1890-1950”, *Lecturas de Economía*, 39: 11-57.
- Brand, Peter Charles (1987). “De la planificación administrativa al diseño urbano”, *RAED: Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo* 23: 13-18.
- Bravo Betancur, José María (1991). *Medellín: Análisis sobre su proceso histórico y desarrollo urbanístico*. Medellín: Concejo de Medellín.
- Calvino, Ítalo (1978). *Las ciudades invisibles*. Buenos Aires: Minotauro.

- Cardona Osorio, Sandra (2013). "Del hábitat o de la espacialidad de la vida humana. Un aporte a la conceptualización del hábitat desde las problematizaciones políticas del espacio," *Forum. Revista Departamento de Ciencia Política*, Universidad Nacional de Colombia (Medellín), vol. 1, n° 4: 27-36.
- (2014). "El urbanismo y la planeación moderna, glocalidades en la formación de la modernidad urbana en Medellín," *Historia y Sociedad*, Medellín, enero-junio: 17-51.
- Castells, Manuel y Jordi Borja (2004). *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus.
- Castillo de Herrera, Mercedes (2009). *Procesos urbanos informales y territorio: Ensayos en torno a la construcción de sociedad, territorio y ciudad*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes.
- Coulanges, Faustel de (1998). *La ciudad antigua*. México: Porrúa.
- Coupé, Francois (1996). "Migración y urbanización 1930-1980," en Jorge O. Melo (coord.). *Historia de Medellín*, vol. 2. Bogotá: Suramericana.
- Departamento Nacional de Planeación (1998). *La investigación regional y urbana en Colombia, desarrollo y territorio 1993-1997*. Bogotá.
- Duque, Isabel (ed.) (2013). *Historiografía y planificación urbana en América Latina*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Doberti, Roberto y Liliana Giordano (2000). "De la descripción de costumbres a una teoría del habitar," *Revista de Filosofía Latinoamericana y Ciencias Sociales* 22: 120-149.
- Echeverría, María, Analida Rincón y Lina González (2000). *Ciudad de territorialidades: Polémicas de Medellín*. Medellín: Centro de Estudios del Hábitat Popular.
- Eusse, Dario, Piedad Correa, Rosalba Cano Anthony Letts y Julia Brociner (2007). *Así es Medellín*. Medellín: Gamma.
- Fernández de Rota y Monter, José Antonio (2008). *Ciudad e historia: La temporalidad de un espacio construido y vivido*. España: Akal.
- García Villegas, Mauricio (1990). "Medellín en público y en privado: Un estudio sobre planeación urbana," *Revista Universidad de Antioquia* 59, 219: 29-48.
- Gil, Hernán (1989). "Medellín. Lo que va de la urbanización al urbanismo," *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo* 30: 97-110.
- Giraldo, Fabio (2003). *Ciudad y complejidad*. Bogotá: Creación Humana.
- Giraldo, Fabio y Fernando Viviescas (1996). *Pensar la ciudad*. Bogotá: TM Editores.
- Gómez Salazar, Beatriz (1991). *Políticas estatales en el hábitat popular 1968-1988 el caso de Medellín*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Gómez, María Mercedes y Diego Herrera (2012). *Ciudades construidas, ciudades imaginadas: Narrativas urbanas de piedra, de tinta y de papel*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- González Escobar, Luis Fernando (2004). *En busca de las ciudades y la arquitectura en América*. San José: Universidad de Costa Rica.
- (2007.) *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: Crecimiento y modelos urbanos 1775-1932*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia/Escuela del Hábitat Cehap.
- (2010). *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia, 1980-2010*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Hénaff, Marcel (2014). *La ciudad que viene*. Santiago de Chile: Lom Ediciones.
- Hernández Ciro, Eulalia (2011). *Medellín: Una ciudad que se piensa y se transforma*. Medellín: Alcaldía de Medellín.
- Jaramillo, Edwin y Darío Blanco (2011). *Los informales y el frío: Dinámicas histórico-culturales en la producción del hábitat urbano desde algunos asentamientos subnormales de la ciudad de Medellín*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Jaramillo, Roberto Luis y Verónica Perfetti (1993). *Cartografía urbana de Medellín 1790-1950*. Medellín: Concejo de Medellín.
- Le Corbusier (1989). *Principios de urbanismo*. España: Ariel.
- Lefebvre, Henri (1970). *La revolución urbana*. Madrid: Gallimard.
- Mejía, Germán Rodrigo (1999). "La pregunta por la existencia de la historia urbana," *Historia Crítica* 18: 23-35.
- Memorias del VII Congreso de Antropología en Colombia (1994). *Ciudad y cultura, memoria, identidad y comunicación*. Medellín: Colombia.
- Moncada Cardona, Tamón y otros (2007). "Historia de las ciudades e historia de Medellín como ciudad," en *Corporación Región Medellín*: 119-140.
- Mumford, Lewis (1961). *La ciudad en la historia, sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Logroño: Pepitas de Calabaza.
- Naranjo Giraldo, Gloria Elena y Marta Inés Villa Martínez (1997.) *Entre luces y sombras Medellín: Espacio y políticas urbanas 1*. Medellín: Corporación Región.
- Restrepo Uribe, Jorge (1981). *Medellín, su origen, progreso y desarrollo*. Medellín: Servigráficas.
- Rezende Martins, Estevão de (dir.) (2006). *Historia general de América Latina IX*. París: Editorial Unesco.
- Rodrigo Mejía, German (1999). "La pregunta por la existencia de la Historia Urbana," *Historia Crítica*, 18: 23-35.

- Sennett, Richard (1997). *Carne y piedra*. Madrid: Alianza Editorial.
- Torres Tovar, Carlos Alberto y otros (2002). *La ciudad hábitat de diversidad y complejidad*. Bogotá: Unibiblios.
- Uribe Uribe, Leonardo (1962). *Historia del urbanismo y técnicas de planificación*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.
- Vega Naranjo, Federico y Andrés López Bermúdez (2009). *Lo cotidiano y lo sensacional: Hechos y situaciones que suscitaron asombro en la sociedad medellinense durante la segunda mitad del siglo XX*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Velásquez Fabio (1997). *Ciudad y participación*. Santiago de Cali: Universidad del Valle.
- Villa Martínez, Marta (1993). *Formas de ocupación y de apropiación del espacio urbano en Medellín, 1900-1930*. Medellín: Universidad Nacional.
- Villa Restrepo, Viviana (2007). *Estrategias de transformación del espacio público, subjetividades y prácticas del espacio. Medellín 1980-2007*. Medellín: Universidad Nacional.
- Viviescas, Fernando (1989). *Urbanización y ciudad en Colombia*. Bogotá: Foro Nacional.
- (2000). *Pensar la ciudad colombiana: El reto del siglo XXI. La ciudad: Hábitat de diversidad y complejidad*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

LA CIUDAD COMO PROBLEMA HISTÓRICO: POLÍTICAS Y DISCURSOS SOBRE EL ENTORNO URBANO EN CARACAS DURANTE EL SIGLO XX*

Isaac Gajardo Miranda

Fecha de entrega: 10 de julio de 2016
Fecha de aceptación: 20 de septiembre de 2016

Resumen

El problema de la vivienda y el entorno urbano en Latinoamérica ha sido ampliamente trabajado por un conjunto de profesionales como arquitectos, urbanistas, geógrafos, entre otros, logrando evidenciar que aún en pleno siglo XXI continúa siendo uno de los grandes dramas de nuestro continente. Teniendo en cuenta esto, la presente investigación pretende tomar el caso de Caracas, Venezuela, para preguntarse por las políticas públicas que se han aplicado a lo largo de la historia de este país, especialmente durante el siglo XX. Para analizar esto se pretende discutir los principales conceptos en juego, centrándonos en la construcción de cinco grandes etapas en las que visualizaremos las diversas formas de comprender y actuar sobre el espacio urbano, que inician con la fundación del Banco Obrero en 1928 y culminan con un análisis de las diversas políticas implementadas durante los gobiernos de Hugo Chávez Frías, desde 1998. El objetivo del trabajo tiene que ver con la intención de entregarle profundidad histórica a un problema que otras disciplinas suelen tratar como algo circunstancial y abrir aristas para el trabajo de la historia urbana, con un amplio campo temático a investigar. Por esto último, la presente investigación se enmarca en una amplia revisión de bibliografía asociada al tema, con la intención de analizar las políticas públicas asociadas a la vivienda y el espacio urbano en Caracas durante el siglo XX desde un panorama general.

Palabras clave: Vivienda, Políticas Públicas, Entorno Urbano, Historia Urbana.

* El presente artículo está pensado como una discusión introductoria para una propuesta de seminario sobre Historia Urbana de Latinoamérica desde una perspectiva de historia cultural, profundizando en el caso de la ciudad de Caracas con el fin de estimular la reflexión y generación de propuestas de trabajo por parte de estudiantes de programas de posgrado y pregrado.

The City as a Historical Problem: Policies and Discourses on the Urban Environment in Caracas During the 20th Century

Abstract

The problem of housing and the urban environment in Latin America has been extensively worked by a group of professionals such as architects, urban planners, geographers, among others, demonstrating that even in the 21st century, it continues to be one of the great dramas of our continent. Taking into account this, the present investigation intends to take the case of Caracas, Venezuela, to make questions about the public policies that have been applied throughout the history of this country, especially during the twentieth century. To analyze this, we intend to discuss the main concepts at stake, focusing on the construction of five major stages in which we will visualize the various forms of understanding and acting on the urban space, which began with the founding of Banco Obrero in 1928 and culminate with an analysis of the various policies implemented during the governments of Hugo Chávez Frías since 1998. The objective of this work has to do with the intention of giving historical depth to a problem that other disciplines often treat as circumstantial and to open perspectives for other works in Urban History with a wide thematic field to investigate. Because of that the present research is framed in a wide review of literature associated with the subject, with the intention of analyzing the public policies associated with housing and urban space in Caracas during the 20th century from a general perspective.

Key words: Housing, Public Policies, Urban Environment, Urban History.

Introducción

El 6 de diciembre de 1998 asumía Hugo Chávez Frías la presidencia de Venezuela con un discurso orientado a las clases populares, en donde los principales ejes de la campaña eran superar los déficits económicos que vivía el país, corregir los problemas educacionales, nacionalizar y democratizar la distribución de las riquezas petroleras del país —especialmente el petróleo—, desarrollar una democracia participativa e inclusiva, entre otros planteamientos en los que la vivienda ocupaba un espacio de suma importancia. El recién asumido mandatario reconocía un déficit habitacional de 1,5 millones de viviendas y prometía resolver al menos el 50 por ciento del problema en un plazo de cinco años. Pero en 2013, el periódico *La Verdad* informaba de un déficit habitacional de casi

3 millones de unidades, que se incrementa en casi 130 mil unidades al año¹. Así, cuando se comprende que el problema de la vivienda es cada vez mayor, se hace más que necesario poder desarrollar un trabajo que se oriente a comprender la forma en la que se han llevado a cabo las políticas públicas de vivienda y modificación del entorno urbano en los últimos años en Venezuela, pero a la luz de una reflexión historiográfica que apunte a comprender el problema más allá de lo ocurrido en los últimos años.

En el presente trabajo nos haremos cargo de un análisis de estos aspectos en la ciudad de Caracas, capital de la República Bolivariana de Venezuela, que hoy tiene más de dos millones de habitantes y es el principal centro urbano del país, en donde queda en evidencia el problema de vivienda del que forman parte sobre todo las clases populares. Haciendo una revisión sobre la bibliografía existente, reconocemos increíbles trabajos de geógrafos, arquitectos y urbanistas sobre el tema, quienes han analizado las diversas políticas de vivienda que fue implementando el Estado venezolano y han propuesto soluciones. Uno de los problemas de estas discusiones es que no han propiciado una adecuada comprensión histórica del problema, haciéndose cargo de la profundidad de la situación, lo que ha repercutido en soluciones basadas en lógicas cuantitativas que privilegian la construcción de viviendas en desmedro de la consideración de las comunidades.

Para iniciar el análisis comprenderemos las políticas públicas referidas a la vivienda y el entorno urbano como una acción con sentido que ponen en movimiento los Estados para alcanzar determinados objetivos a través de ciertos medios. Esto tiene un principio profundamente racional y están hechas con base en un “comportamiento propositivo, intencional, planeado, no simplemente reactivo” (Aguilar Villanueva, 1992), en el que interactúan una cantidad importante de actores. También consideraremos la postura de Jürgen Habermas, quien nos habla, en *Ciencia y técnica como ideología* (1986), de la política social como un campo de saber específico que, por esta misma racionalización, tiene una intención clara, que se aboca a mantener la estabilidad del sistema a través del interés por cuantificar la naturaleza, mostrando que el dominio de la naturaleza tiene directa conexión con el dominio que se puede ejercer sobre la sociedad. Así, lo cuantificable también puede ser ideológico y la opresión social que anteriormente pudo haber sido física, ahora se racionaliza a través de las políticas sociales y la utilización de *lo científico* (Habermas, 1986: 55) como una verdad absoluta, que domina a todo el resto de reacciones que podrían haber sido naturales en los seres humanos. Esto demuestra cómo en las sociedades

1 “Aumenta déficit de vivienda en Venezuela”, *Diario La Verdad*, 7 de junio de 2013.

se va generando una *conciencia tecnocrática* en donde quien controla *lo científico*, es decir, lo cuantitativamente ideológico que define la naturaleza, tiene el poder (Habermas, 1986: 59). Por eso, pese a que Habermas habla constantemente de los países avanzados, su visión de la especificidad científica a la que hacen referencia y apelan las políticas públicas de vivienda, es importante, ya que esto nos hace plantearnos cuestionamientos respecto a los objetivos a los que apelan las diversas políticas, ya que todas tienen intencionalidades definidas que se refieren al mantenimiento o desarrollo de un orden determinado.

Comprendiendo esto mismo, analizaremos cómo las soluciones que se plantearon desde el Estado para el problema de la vivienda en Caracas, materializadas en lo que son las políticas públicas de vivienda, plasman diversas visiones de lo que se esperaba para la ciudad y el país, materializándose —o al menos intentando hacerlo— en los diferentes proyectos que se implementaron. Por todo lo anterior, la revisión bibliográfica que se propone a continuación tiene como objetivo preguntarse cuáles fueron las políticas públicas referidas al entorno urbano y a la vivienda para la ciudad de Caracas durante el siglo XX, y cómo podemos agruparlas y seleccionarlas con la intención de comprender el problema de la ciudad y la vivienda desde una perspectiva histórica.

El problema del espacio urbano en Latinoamérica

La problemática de la vivienda y la configuración del espacio urbano en América Latina ha sido trabajada por diversos estudios académicos que se centran principalmente en los cambios y continuidades que ha tenido la fisonomía de las ciudades a lo largo del tiempo, sobre todo desde la independencia latinoamericana hasta nuestros días. Uno de los primeros investigadores en referirse al tema es José Luis Romero, quien en *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas* (2001) se refiere a la evolución de las ciudades latinoamericanas, teniendo en cuenta siempre la diversidad que poseen los distintos países del continente, pero demostrándonos que comparten muchas características comunes, especialmente cuando hablamos de las formas precarias en las que ha vivido la mayoría de la población urbana. Romero nos habla de cómo a mediados del siglo XIX las ciudades se *ruralizaron*, en el marco de lo que denomina la *ciudad patriarcal* (Romero, 2001: 177), donde las urbes dejaron de ser el centro de la toma de decisiones económicas y políticas y estas actividades se concentraron en el mundo rural. Esto mismo lo profundiza Arturo Almandoz cuando relata el tiempo de la Maricastaña (2002), donde analiza la forma en que la economía venezolana se centraba en la exportación de café y cacao, teniendo entonces los sectores rurales una gran importancia para el funcionamiento económico del país. Así,

podremos ver que en este momento, en Latinoamérica hubo una preponderancia de las *ciudades no urbanizadas* o ciudades como *pueblos no tradicionales*, en donde se desarrollan actividades que son de “tiempos casi feudales” (Almandoz, 2002: 16-17).

En la misma línea de lograr un análisis más amplio de lo que ha sido la historia de la transformación de las ciudades latinoamericanas, es que podemos dar cuenta de una evolución histórica en el tema, cuando a principios siglo XIX se comienza a producir en la mayoría de ciudades del continente, incluida Caracas, una incipiente industrialización, acompañada de un leve crecimiento de algunos asentamientos urbanos, aunque en la generalidad se mantiene el rol de la ciudad como un centro de distribución. Pero en Caracas, al igual que otras urbes que continuaban *ruralizadas* —lo que también se reconoce como *ciudades provincianas*, bajo la clasificación de José Luis Romero—, se inició un proceso en donde las elites comenzaron a apreciar lo europeo (Romero, 2001: 227), generándose desde ahí una serie de proyectos que pretendían transformar los espacios ciudadanos para emular los lujos y la arquitectura de Europa, claramente con un desarrollo en menor escala. En consecuencia, se comienza a ver desde 1880 un cambio en las ciudades, tanto en su estructura de composición poblacional como en su fisonomía. La diversificación económica de una cantidad importante de países del continente atrajo a los sectores populares a las ciudades, comenzando a generar centros urbanos y, con ello, concentración de personas y *vida moderna* (Romero, 2001: 246-247). Esto es profundamente importante para nuestro trabajo, ya que acá se encuentra el germen de lo que sería el futuro problema de la vivienda, teniendo en cuenta que estos grupos de personas que llegaban a las ciudades lo hacían con la esperanza de encontrar trabajo, una vida mejor y comenzar a gozar los *beneficios de la civilización*, es decir, lo que Lefebvre calificará como la idea de la ciudad como un derecho (en Romero, 2001: 330).

Con el paso de los años, Caracas y otras ciudades latinoamericanas se comenzaron a poblar, generando pequeños focos de población urbana. Almandoz señala que Venezuela, en 1936, tenía un 15 por ciento de su población urbanizada, la que estaba principalmente cercana a la ciudad de Caracas, como la capital del país (2002: 33). Así, la masiva llegada de personas a los centros urbanos provocó un colapso que se representó en la formación de rancheríos, generándose un “abandono de normas que caracterizaban la ‘urbanidad’” y centrándose todo el interés en establecer asentamientos que solucionaran la falta de vivienda de una parte importante de la mano de obra que llega a las ciudades. En el caso de Caracas, por su geografía la población que comenzó a llegar a la ciudad se estableció en los cerros, ocupándolos informalmente y construyendo ranchos. Romero califica esta etapa como la de una *ciudad escindida* (2001: 331-363) que separa y segrega a los migrantes a la periferia —en la mayoría de las

ciudades latinoamericanas— o a los cerros céntricos —en el caso de Caracas—, mientras las elites se siguen concentrando en zonas específicas de la ciudad, como el este de la capital venezolana, en sectores como Chacao o El Cafetal. Para efectos de la revisión que realizamos, este detalle se torna gravitante, porque nos habla de una primera expresión más concreta de segregación urbana, lo que no significa que antes de esta época no haya existido, sino que desde inicios del siglo XX se comienza a profundizar mucho más, convirtiéndose en un problema visible que es necesario enfrentar generando políticas públicas. Además, esto va en concordancia con lo que plantea Almandoz al afirmar que en Caracas se comenzó a generar una urbanización demográfica, es decir, una migración importante hacia el centro urbano, pero que esta no viene acompañada de urbanización territorial, económica, cultural y educacional, produciéndose entonces un foco de segregación generalizada.

Con el tiempo, Caracas fue viviendo un auge migratorio que contrastó con el deseo de las elites de crear una *Caracas de la Bella Época* (Almandoz, 2002: 33), intentando hacer realidad ese interés que surge desde fines del siglo XIX, pero que se comienza a concretar en la arquitectura y los cambios que se formulan para la ciudad durante los inicios del siglo XX (Almandoz, 1997). El cambio se acrecentó más cuando la exportación de cacao y café fue cambiando progresivamente, desde la década de 1920, orientándose hacia el comercio de petróleo, conllevando esto una llegada masiva de compañías de capital estadounidense que hacen que la ciudad comience a vivir un auge. Así, nos encontramos con una Caracas que se construyó como la capital de Venezuela, en un espacio geográfico muy limitado, siendo más específicos, en un llano rodeado por pequeños cerros, los que también serán ocupados con viviendas de los sectores populares que comenzaron a llegar a este lugar en busca de trabajo. Al ser Venezuela uno de los principales exportadores de café y cacao, en un momento, y luego de petróleo, la capital del país se convirtió en uno de los centros más importantes de comercio, ya que por ahí pasaban todas las mercancías que luego eran llevadas al puerto de La Guaira.

Primera etapa: El Banco Obrero (1928-1950)

Pero la gran cantidad de población que fue llegando a las ciudades también estuvo acompañada de los inicios de la organización de las clases populares que, como relata Romero, tuvieron aspiraciones de una mejor vida en la ciudad (2001: 388). Así se comenzaron a formar sindicatos, gracias a una incipiente industrialización que empezó a avanzar cada vez más rápido gracias a la industria del petróleo y a la necesidad de esta de obtener mano de obra. Es en esta época en

donde se vio lo que Almandoz califica como los *techos rojos*, que son finalmente la demostración de esta nueva ciudad que florece, en donde conviven, pero no se tocan, la opulencia y la miseria. Estos inicios de la organización de las clases populares en torno al problema de la vivienda se produjo en medio de la dictadura de Juan Vicente Gómez, que se extendió entre 1908 y 1935, desarrollando diversas estrategias represivas contra la organización de los trabajadores y trabajadoras. Pese a eso, los obreros de la industria del petróleo lograron articular una movilización que se concretó en la llamada Huelga Petrolera de 1925². Finalmente, el gobierno respondió con represión, pero subió el sueldo a los trabajadores y comenzaron a plantearse una serie de propuestas para poder enfrentar las molestias de los trabajadores, que fueron visualizados por el poder como un peligro para la producción de petróleo que se estaba convirtiendo en la base del crecimiento económico del país. De este modo surgió lo que podríamos calificar como una de las primeras políticas públicas de Latinoamérica referidas al problema de la vivienda, representada en la creación del Banco Obrero en 1928, que comprenderemos como una primera etapa dentro de las políticas de vivienda, que se extendió desde ese año hasta 1948, año en que se produjo un golpe de Estado que instauró formalmente, en 1953, a Marcos Pérez Jiménez en el poder, donde se inició la segunda etapa marcada por la idea del “Nuevo Ideal Nacional”.

Respecto al Banco Obrero, Alfredo Cienfuegos plantea que fue “...la primera institución pública de vivienda en América Latina, en un país que no llegaba a los 3 millones de habitantes y cuya población rural era cerca del 70% de la población total” (2008). Así, reconocemos que el Estado comenzó a asumir tempranamente formas de solucionar el problema de la vivienda y ya en 1936, cuando termina el mandato de Gómez, la población nacional continuaba creciendo en los polos urbanos, llegando a conformarse en el 15 por ciento de la población total del país (Fossi, 1984). Para respaldar esto es interesante analizar un estudio realizado por Víctor Fossi, quien trabaja la forma en que se comienzan a estructurar las ciudades venezolanas desde el punto de vista de su crecimiento, gracias a la migración de una cantidad importante de personas que buscan una mejor vida en la ciudad. Además, en esta misma etapa asumió la presidencia de la nación el general Eleazar López Conteras, quien mantuvo una postura que es calificada por Cienfuegos en uno de sus

2 En esta movilización los obreros plantearon como una de las demandas más importantes el tema de la vivienda para los trabajadores, ya que señalaban que el Estado venezolano entregaba muchos beneficios a los extranjeros que trabajaban para las transnacionales, mientras que a los obreros se les mantenía en condiciones miserables, viviendo principalmente en asentamientos informales que no contaban con los servicios básicos suficientes.

trabajos como un *ideal socialdemócrata* (Ciento, 1999), ya que intentó construir un Estado de Bienestar al estilo europeo, propiciando políticas públicas que cooperaran con la construcción de viviendas, generando bajas en las tasas de interés de los créditos para obtener viviendas, estimulando la opción de compra para quienes alquilaban, entre otras medidas que podríamos definir como financiamiento a la demanda. Esto no resultó muy eficaz, ya que según el mismo Ciento produjo un encarecimiento generalizado de los valores de las viviendas, por causa de la especulación inmobiliaria y los deseos de las empresas de aprovechar los beneficios que el Estado entregaba para ganar más dinero y no para cumplir el fin último, que era generar un mayor acceso a la vivienda. Como un aspecto interesante a considerar, el autor compara estas políticas de vivienda emprendidas desde el gobierno de López Contreras con las experiencias de urbanizaciones obreras alemanas de los años 20 (Siedlingen), en donde podremos reconocer, como tipología de las viviendas, la planificación de urbanidades que permiten la generación de unidades vecinales y organización comunitaria, además de la planificación de estos para el acceso fácil a servicios básicos como educación, mercadería, salud, etc. (Ciento, 2008: 36). Estos proyectos se aplicaron en su generalidad durante la década de 1950, cuando asume Marcos Pérez Jiménez el poder por medio de una nueva dictadura.

Este primer período comenzó a sufrir algunos cambios durante la década de 1940, cuando se plantearon proyectos urbanizadores como el del arquitecto Carlos Raúl Villanueva, quien entre 1941 y 1945 se propuso la reconstrucción y urbanización del centro de la ciudad de Caracas, creando 747 departamentos y 207 locales comerciales gracias a la demolición de una parte importante de barrios antiguos del sector de El Silencio (Ciento, 2008: 37), ubicado en el actual Municipio Libertador, a dos o tres cuadras del edificio del poder ejecutivo (Palacio de Miraflores) y a unas cuatro o cinco cuadras de las dependencias del Poder Legislativo (actual Asamblea Nacional). Este proyecto es importante, ya que los gobiernos de Isaías Medina Angarita y, posteriormente, Rómulo Gallegos, desarrollaron un discurso moralista, llamando a expulsar de la ciudad a los sectores que no cumplían con el ideal moderno e higiénico que se comenzó a imponer, lo que fue conocido como “batalla contra el rancho”. Por lo mismo, se denunciaba que El Silencio estaba compuesto de bares, prostíbulos y ranchos, que terminaban generando una mala imagen de la ciudad capital, así que era necesario expulsarlos para construir un espacio urbano que diera cuenta de la modernidad de Caracas. Finalmente se construyeron siete edificios de varios pisos de altura, donde en el primer piso existía comercio y desde el segundo en adelante amplios apartamentos, que terminaron expulsando a los antiguos habitantes de los ranchos, quienes finalmente migraron a los cerros cercanos. Así, desde este discurso se comenzaron a plantear

proyectos en donde el Estado apuntó a crear una planificación de la urbanización de Caracas, que se materializó también en otras obras urbanas como la autopista Caracas-La Guaira o, en 1946, la creación de la Comisión Nacional de Urbanismo, que se encargó de elaborar el primer Plan de Vivienda. Desde 1948, con el gobierno de Rómulo Gallegos y el golpe de Estado, se ampliaron las críticas a las formas de vivir de las clases populares y el discurso se volvió mucho más represivo.

Segunda etapa: La Batalla contra el rancho (1950-1960)

Desde los inicios de la década de 1950, pero especialmente con la dictadura de Marcos Pérez Jiménez, iniciada formalmente el 2 de diciembre de 1952, veremos que se funda una segunda etapa en el desarrollo de las políticas de vivienda y entorno urbano en Venezuela, donde continuó la “batalla contra el rancho”, pero además de eso se implantó el discurso del “Nuevo Ideal Nacional”, que tenía como objetivo lograr un desarrollo moral en la sociedad venezolana que demostrara, desde la construcción de la misma ciudad, el grado de modernidad al que aspiraba el país. En concordancia con lo anterior, vemos cómo en esta época se crea el Paseo Los Próceres, ubicado en pleno centro de Caracas, a un costado de la Academia Militar de Venezuela, y conformado por diversos monumentos pensados en honor a los héroes de la independencia latinoamericana.

También se concretan los grandes proyectos modernizadores del espacio urbano de la ciudad de Caracas, siendo uno de los más importantes la construcción de la Urbanización 2 de Diciembre³, ubicada al noroeste de la ciudad, en una serie de colinas y cerros en donde se construyeron más de 19 mil departamentos en 97 edificios de 15 pisos, llamados superbloques, y 48 bloques de 4 pisos, además de una serie de plazas y espacios de esparcimiento, convivencia social, recintos policiales, como el cuartel Cipriano Castro, y militares, como la Comandancia General de la Milicia Nacional (Meza, 2008). El desarrollo de este proyecto pretendía despejar el centro histórico ocupado por sectores populares, por lo que estuvo acompañado de violentos desalojos de los ranchos y barrios de los cerros de Caracas, cargados de discursos propios de la dictadura militar que culminó el 23 de enero de 1958 (Meza, 2008: 39). Cuando en 1959 se realizaron elecciones universales

3 Se le asigna a este proyecto modernizador el nombre de Urbanización 2 de Diciembre como un homenaje a la fecha en la que asume el dictador Pérez Jiménez el mando del país. En nuestros días, ese mismo conjunto urbano será conocido como Urbanización 23 de Enero, como una respuesta posterior, recordando y celebrando la fecha en la que el dictador dejara el poder.

llegó Rómulo Betancourt al poder, asumiendo un gobierno que inició un período democrático largo, pero las políticas siguieron orientadas hacia el exterminio de los ranchos y la represión a las clases populares, con la premisa de un discurso en donde tuvo una gran importancia el Ministerio de Sanidad y Asistencia Social (MSAS) en la formulación de las políticas de vivienda y modificación de espacios urbanos, comprendiendo el problema como una cuestión de higiene. Así, finalizando la década de 1950, más de la mitad de la población venezolana ya vivía en zonas urbanas, principalmente en Caracas, mientras que de ese porcentaje, el 16,3 por ciento residía en asentamientos informales, según cifras aportadas por las investigaciones de Cliento (2008: 40).

Tercera etapa: El mercado de la vivienda (1960-1970)

Pese a que podríamos decir que la base de las políticas de vivienda y entorno urbano continuaron por la misma senda, propondremos que en la década de 1960 se inició una tercera etapa que duró hasta fines de 1990, la cual estuvo marcada por una pérdida del peso efectivo que había tenido el Banco Obrero en la formulación de las políticas públicas, ya que con el auge de los precios del petróleo por causa de los conflictos internacionales en el Medio Oriente, Venezuela, como país exportador de petróleo, sufrió una prosperidad importante, que hizo entrar con fuerza al país caribeño en la creciente globalización de los mercados. Así, el primer gobierno de Carlos Andrés Pérez aplicó medidas tendientes a aumentar la participación de empresas privadas en la construcción de viviendas, aumentando al máximo el subsidio a la demanda. Pero los años 80 llegaron con la devaluación del bolívar, en medio del inicio de una profunda crisis económica. Pese a eso, la inversión en políticas públicas siguió aumentando. Cliento nos relata que mientras se incrementaba el financiamiento a la demanda, el problema continuaba aumentando, ya que la comprensión del problema de la vivienda como si fuera un conflicto meramente financiero es lo que sesga las posibilidades de solucionarlo (2008: 43).

Cuarta etapa: La tecnificación del problema (1980-1998)

En 1987 veremos otro hito: la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (LOOU), que producto de una serie de acuerdos entre el gobierno venezolano, el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) y se tradujo en una política de vivienda que estaba fuertemente financiada por préstamos pedidos a estas instancias internacionales, y que causó una de las crisis más importantes que ha sufrido el país a fi-

nes de la década de 1980 y en la década siguiente. Aportando una gran cantidad de reflexiones a esta legislación, la arquitecta Teolinda Bolívar, de la Universidad Central de Venezuela (UCV), desarrolló en los años posteriores una serie de investigaciones que colaboran con la forma en la que se miran las políticas públicas en torno a lo urbano. Por ejemplo, con el caso de la LOOU, gracias al aporte de Bolívar por primera vez se reconoció que el problema de la vivienda tiene variables que van más allá de la posibilidad de entregar casa a la población que no la tiene, sino que también era necesario conectar los barrios que ya estaban formados con el resto de la ciudad y rehabilitar muchos sectores que fueron construcciones informales, pero que aún podían ser mejoradas, sin necesidad de reasentar violentamente a la población. Respecto a eso, Bolívar y un conjunto de investigadores de la UCV llevaron a cabo una serie de investigaciones que podríamos calificar como un conjunto de intentos de demostrar, con estudios, reflexiones y datos cuantitativos, que las políticas de vivienda no solo debían enfocarse en la producción de viviendas para los sectores más vulnerables, sino en la comprensión de que ellos por sí solos habían ido fabricando soluciones, por lo que al plantear una política pública era necesario considerar posibilidades de habilitación de viviendas, pero también de rehabilitación de otras que ya se encontraban construidas, es decir, proponían la legalización de la tenencia de tierras en sectores que se habían urbanizado producto de la ocupación informal, para luego desarrollar un proceso de acondicionamiento de esas propiedades a los estándares establecidos por las mismas políticas públicas⁴.

Desde 1990 la política de vivienda se tecnificó aún más, gracias a la Ley de Política Habitacional, que fijaba un Ahorro Habitacional Obligatorio, siendo muy impopular entre la población. Además, creaba la Comisión Nacional de Vivienda (Conavi) y el Sistema Nacional de Asistencia Técnica, para incentivar el debate en torno a las políticas de vivienda. Incorporando las ideas de académicos en torno a cómo enfrentar el problema de la vivienda, se creó la Organización e Incorporación de las Comunidades a la Consolidación de Barrios (Oiccb) y, si bien no tenemos antecedentes bibliográficos que nos permitan verificar los impactos que tuvo esta inclusión, el que ya se haya llegado a plantear en esta época la inclusión de las comunidades en la formulación de planes

4 Reflexiones en torno a esto se pueden encontrar en Teolinda Bolívar, Alfredo Cliento y T. Hernández, *Barrios y propiedad de la tierra. Una discusión*. Caracas: UCV/Fundacomún/Fundación Gual y España, 1997; Teolinda Bolívar (coord.). *Densificación y vivienda en los barrios caraqueños. Contribución a la determinación de problemas y soluciones*. Caracas: Conavi, Colección Premio Nacional de Investigación en Vivienda, 1994; Teolinda Bolívar y Josefina Baldó, *La cuestión de los barrios*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana, 1995.

y proyectos para solucionar el problema de la vivienda nos entrega un importante antecedente que debemos considerar en este trabajo.

El trabajo de Josefina Baldó y Federico Villanueva, *Un plan para los barrios de Caracas* (1998), quienes elaboraron un Programa Nacional de Equipamiento de Barrios, nos refiere a una nueva forma de comprender el problema, que tenía que ver con enfrentarlo desde la rehabilitación de los barrios que ya existían, es decir, legalizar los asentamientos informales. Lo más llamativo de la propuesta es que incluyó la participación de las comunidades en la formulación de planes de mejoramiento de los barrios y recogía los planteamientos de Teolinda Bolívar respecto a la comprensión de los problemas de vivienda como una cuestión que no solo tenía que ver con la falta de casas, sino que lo asumía como un conjunto de factores que conspiraban en la generación de diversas segregaciones (Baldó y Villanueva, 1998). Esta propuesta se materializó medianamente en 1997 con el Programa de Mejoramiento Urbano en Barrios de Caracas, que se creó producto de un acuerdo entre el gobierno venezolano y el BM. En este momento se comenzó a profundizar la inclusión de organizaciones de la sociedad civil en la elaboración de Planes de Desarrollo Urbano Local, teniendo como objetivo cooperar con la urbanización de barrios ya existentes.

Quinta etapa: Participación de la sociedad civil (1998-2007)

En medio de una crisis económica y política que se inicia con el *Caracazo* de 1989⁵, producto de las medidas privatizadoras y recortes que debe implementar el gobierno venezolano para subsanar sus deudas con el FMI y el BM, la década de 1990 trajo una serie de políticas de vivienda y entorno urbano, que comenzaron a integrar a las organizaciones de la sociedad civil dentro de la elaboración de las políticas de vivienda y de desarrollo urbano, pero la crisis continuó, generando un intento de golpe de Estado en 1992 y luego un movimiento popular

encarnado en el proyecto bolivariano que encabezó Hugo Chávez, ganando las elecciones de 1998 y llegando formal y constitucionalmente a la presidencia de Venezuela en 1999, iniciando lo que llamaremos la Revolución Bolivariana. Llegamos a este momento con una ciudad fragmentada, en donde la población pobre se continuaba posicionando en los sectores céntricos de la ciudad, los barrios seguían en permanente crecimiento y las urbanizaciones en altura creadas por el Banco Obrero al oeste de la ciudad, como la del 23 de Enero, habían caído en el abandono de los espacios comunes (o espacios públicos) como plazas, centros comunitarios o juntas de vecinos.

Los estudios que hablan de esta época son variados, aunque casi todos lo hacen desde perspectivas meramente geográficas o urbanísticas, sin una reflexión que dé cuenta de la profundidad histórica del problema. Respecto a eso tomaremos como una de las investigaciones más cruciales en torno a las políticas de vivienda el artículo desarrollado por Teresa Pérez de Murcia, llamado “Política de vivienda en Venezuela (1999-2007). Balance de una gestión en la habilitación física de barrios” (2008). Ahí la investigadora realiza un análisis basado en la revisión de documentos oficiales que pueden ir remarcando las diversas iniciativas que se plantearon desde el Estado para poder solucionar el problema de la vivienda. La autora también desarrolla, en otro de sus textos, una reflexión que se mantendrá en el anteriormente mencionado, afirmando que “...el *laissez faire* urbano ha sido una característica constante, constituyéndose en causa nada desdeñable de las transformaciones territoriales y surgimiento de la ciudad que percibimos en las postrimerías del siglo XX” (Pérez de Murcia, 2005: 326). Ciento apoya esta afirmación señalando que desde la década de 1990 ha ido descendiendo la cantidad de viviendas construidas –pese a que en 2006 hubo un importante repunte– y se sigue manteniendo la política de subsidios para la generación de viviendas (Ciento, 2008: 48). Estas últimas reflexiones serán sumamente significativas, ya que hemos podido observar que desde los inicios de las políticas de vivienda en Venezuela, los esfuerzos estuvieron dados por la intención de ir generando una serie de subsidios y otras medidas económicas para incitar a la construcción de viviendas como un mercado.

Desde la idea anteriormente señalada podemos observar la Política Nacional de Vivienda, operativa desde 1999 por el gobierno de Hugo Chávez, en el marco de los proyectos claves de la Revolución Bolivariana. La formulación de esta política contenía la definición conceptual de lo que se esperaba de una vivienda, la descripción de programas como atención a la población indigente, Habilitación Física de Zonas de Barrios y Ampliación de Casas en Barrios, además de Rehabilitación de Urbanizaciones Populares, planes de nuevas urbanizaciones y viviendas de desarrollo progresivo y, finalmente, definición de la forma de

5 Comprenderemos el *Caracazo* como una serie de protestas que se generaron desde el 27 de febrero de 1989 en Caracas, durante el gobierno de Carlos Andrés Pérez, y que se radicalizaron desde el 28 de febrero, cuando las fuerzas de la Policía Metropolitana, la Guardia Nacional y el ejército asesinaron a cientos de personas en las calles de la ciudad. Todo esto debido al “Paquete Económico” propuesto por Pérez, quien por las presiones del Fondo Monetario Internacional debió iniciar una ola de privatizaciones y alzas que terminaron con expresiones de descontento entre la población. Las protestas se iniciaron en el sector de Guarenas, a unos treinta y cinco kilómetros de Caracas, en donde vive mucha población pobre. Se extenderán por urbanizaciones como la del 23 de Enero y otras, llegando también a los barrios céntricos, demostrando que finalmente toma fuerza en un conjunto de población históricamente segregada de los beneficios de la ciudad.

construcción de las viviendas regulares. En todas estas propuestas reconocemos cómo es en esta época en donde se materializaron mucho más abiertamente los postulados desarrollados por Baldó y Villanueva en torno a la elaboración de planes sectoriales con la participación de las poblaciones, todo esto en el marco del Programa II de Habitación Física de las Zonas de Barrios (PHFB), que vino acompañado de una visión integradora y socializante de los procesos de formulación de los planes de rehabilitación, revitalización y reasentamiento (Bolívar [comp.], 2006). Con esta visión, el gobierno intervino socialmente barrios ubicados principalmente en sectores medianamente céntricos de la ciudad, como Propatria, La Pastora o Catia, con la participación activa del Movimiento de Pobladoras y Pobladores, que nació al alero de la misma Revolución Bolivariana. Así, la participación de las organizaciones de la sociedad civil, al menos en los discursos y los proyectos fue recogida, aunque investigaciones como las de Teolinda Bolívar y otros siguen reafirmando que lo que ha fallado a lo largo de los años ha sido la aplicación de estas políticas y la poca planificación de estas, considerando a las comunidades en la etapa de formulación de las políticas públicas, pero no en su desarrollo y aplicación.

Pérez de Murci realiza un interesante análisis de las promesas de campaña planteadas por Hugo Chávez en 1998, dejando constancia del amplio respaldo técnico y académico que estas suscitaron. Así, señala que se amplía la visión respecto de lo que debía ser una vivienda, desde considerar el espacio físico en el que vive un sujeto, hasta tener en cuenta cómo se genera una conexión entre este y los espacios y sujetos que le rodean, intentando producir una conectividad estable, vialidad, infraestructura, servicios básicos, etc. Entre otras propuestas, también se encontraba –al menos en el discurso– el desprenderse de un relato que centraba sus fuerzas en un cálculo de número de viviendas construidas por año, ya que se reconocía que era más importante la calidad de estas. Por último, se proponía al Estado como facilitador, es decir, un ente que reconocía las capacidades de los distintos agentes que inciden en una política de vivienda, mirando a las comunidades organizadas y a las comunas –como un nuevo organismo articulador de las organizaciones e inquietudes de la sociedad civil– desde una perspectiva de descentralización y democratización del poder y la toma de decisiones (Pérez de Murci, 2008; Salcedo y Morelo de Cabeza, 2003). Respecto a uno de los puntos anteriormente señalados, específicamente el que tiene que ver con dejar de abordar el problema de la vivienda desde una óptica cualitativa y comenzar a observarlo cuantitativamente, teniendo en cuenta la calidad de vida de las personas, Pérez de Murci señala que esto “permanece y se acen-

túa”, agregando que “de todas formas, la cantidad de viviendas entregadas es bastante exigua, muy por debajo de las metas y propuestas” (en Clieo, 2008). Esto, entonces, nos invita a cuestionar cuál fue finalmente el impacto real del discurso propuesto y las formas en las que se podría corregir este camino.

Con los discursos de la campaña, la Política Nacional de Vivienda y PHFB se iniciará una quinta etapa, que podríamos calificar como la de *la participación* –que responde también a la concepción ideológica que la Revolución Bolivariana plantea respecto de la sociedad, no como un mero actor observador, sino que como un participante de los procesos sociales y políticos–. Pese a que reconocemos esto, el Censo de 2011 comenzó a demostrar que la mayoría de las viviendas construidas en la última década fueron gracias a la acción del “sector informal”, con casi un millón de unidades construidas, mientras que el Estado solo construyó 505 mil, es decir, la mitad (Clieo, 2008: 48). Así, la política de vivienda en las últimas décadas tuvo un notorio giro, orientándose a la acción que las mismas comunidades podían ejercer sobre su ambiente, por lo mismo, en 2002 se aprobó un decreto que abrió la posibilidad para que se entregaran títulos de propiedad a los habitantes de asentamientos informales, con el fin de agilizar el proceso de rehabilitación urbana, creando además la Oficina Técnica Nacional para la Regulación y Tenencia de Tierra Urbana y la figura de los Comités de Tierra Urbana (CTU)⁶. Frente a eso, en una investigación de Claudia Giménez, Mariela Rivas y Juan Carlos Rodríguez (2007) se pretende demostrar, comparando las experiencias de los gobiernos anteriores con la de la Revolución Bolivariana, la forma en la que se abordó el problema de la vivienda desde el punto de vista de la intervención urbana. Teniendo en cuenta todo lo anterior, destacamos en esta última etapa la Gran Misión Vivienda Venezuela, iniciada en el gobierno de Hugo Chávez y que al año 2016 sumó un total de 1.593.192 viviendas construidas (formal e informalmente, con la ayuda de los programas estatales), cifra histórica para los dieciséis años de gobierno de la Revolución Bolivariana, si se compara con los cuarenta años de gobiernos ligados a la derecha que en todo ese tiempo lograron construir poco menos que esa cantidad⁷.

6 Decreto Presidencial n° 1.666 del 4 de febrero de 2002.

7 Datos orgánicos de la Gran Misión Vivienda Venezuela. Algunos gráficos básicos, disponibles en <http://www.telesurtv.net/news/Historia-de-la-construccion-de-viviendas-en-Venezuela-20151230-0040.html>

Consideraciones finales

Las reformas a estos planes volvieron en los años 2004 y 2006, pero con todos estos antecedentes respecto del modo en que se fueron desarrollando las políticas de vivienda a lo largo de la historia reciente de Venezuela, nos surge un cuestionamiento necesario al considerar que en 2007, más del 50 por ciento de la población urbana de este país vivía en una “modalidad precaria” de hábitat, lo que representaba aproximadamente 14 millones de personas en una superficie de 180 mil hectáreas (Socorro, 2007). Ante esto, vale la pena preguntarnos sobre cómo la segregación histórica de la población en torno al acceso a la tierra urbana y a la vivienda ha configurado una sociedad segregada, que pese a todas las medidas que tempranamente se tomaron intentando solucionar el problema, aún continúa. Así, podremos decir que ha habido planteamientos diversos al momento de cuestionarse cómo corregir este conflicto, pero al parecer ninguno ha dado resultados efectivos, quizás porque jamás se ha elaborado una política pública a la luz de las evidencias histórico-urbanas y solo se ha tendido a comprender el problema como una cuestión financiera o de mercado.

Entonces, luego de la revisión desarrollada podemos decir que las políticas públicas de vivienda en Venezuela han respondido históricamente a intentar construir un *mercado de la vivienda* estimulado a través del financiamiento a la demanda (*voucher*), lo que no se ha detenido concretamente en el último tiempo, aunque con la llegada de la Revolución Bolivariana al poder, el discurso ha tendido a propiciar una solución al problema de la vivienda que se enmarque dentro de un ideal de lo que debiera considerarse como una vida digna para todo ser humano y no necesariamente en los logros cuantitativos en términos de construcción y habilitación de soluciones habitacionales para la población que las necesite. Pese a esos planteamientos, la cuestión de la vivienda se ha seguido profundizando producto de la poca comprensión histórica del problema y la forma en la que se han planificado las políticas de vivienda, considerando la participación de las organizaciones y actores de la sociedad civil siempre supeditada a lo que los organismos técnicos del Estado determinan. Por esto podríamos decir que se ha generado un discurso que no se complementa eficientemente con las prácticas, cayendo siempre en privilegiar las soluciones cuantitativas por sobre las cualitativas, aunque reconocemos responsablemente, luego de esta revisión, que la calidad de las políticas ha aumentado gracias al creciente pensamiento de que es necesaria una comprensión general del fenómeno que no solo abarque el problema de la vivienda, sino que considere aspectos urbanos, sociales, culturales y se desarrolle con la participación de las mayorías.

Finalmente, a partir del trabajo realizado, podemos señalar que se abre una oportunidad –y al mismo tiempo una responsabilidad– para la disciplina histórica que nos lleve a comprender el problema de la vivienda que hoy sigue aquejando a la mayoría de países de Latinoamérica desde una perspectiva integradora e interdisciplinaria, que reconozca que la reflexión historiográfica resulta necesaria para profundizar el conocimiento respecto de este asunto, vinculando a la historia en la búsqueda de soluciones integrales y efectivas. Dicho lo anterior, también es necesario pensar como un desafío el reconstruir con mayor profundidad cada una de estas etapas, visualizando la existencia de discursos y proyecciones ideológicas, morales, culturales y políticas que están detrás de las diversas propuestas que han ido modificando la configuración urbana de Caracas.

Fuentes

- Aguilar Villanueva, Luis (1992). *El estudio de las políticas públicas*. México: Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa.
- Almandoz, Arturo (1997). *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas: Equinoccio Ediciones de la Universidad Simón Bolívar/Fundarte-Alcaldía de Caracas.
- (2002). *La ciudad en el imaginario venezolano I: Del tiempo de la Maricastaña a la masificación de los techos rojos*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- Baldó, Josefina y Federico Villanueva (1998). *Un plan para los barrios de Caracas*. Caracas: Conavi, Colección Premio Nacional de Investigación de Vivienda.
- Bolívar, Teolinda (coord.) (1994). *Densificación y vivienda en los barrios caraqueños. Contribución a la determinación de problemas y soluciones*. Caracas: Conavi, Colección Premio Nacional de Investigación en Vivienda.
- (comp.) (2006). *Barrios en transformación. Prácticas de rehabilitación, revitalización y reasentamiento*. Caracas: Cyted.
- Bolívar, Teolinda y Josefina Baldó (1995). *La cuestión de los barrios*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana.
- Bolívar, Teolinda, Alfredo Ciento y T. Hernández (1997). *Barrios y propiedad de la tierra. Una discusión*. Caracas: UCV/ Fundacomún/ Fundación Gual y España.
- Ciento, Alfredo (1999). *Cambio de paradigma del hábitat*. Caracas: CDCH- IDEC/UCV, Colección Estudios.

- (2008). "Políticas de alojamiento en Venezuela: Aciertos, errores y propuestas", en *Tecnología y construcción*, disponible en <http://www2.scielo.org.ve/pdf/tyc/v24n2/art04.pdf>
- Codau, Ada (s/f). "Los Comités de Tierras Urbanas y el proceso de regularización de tierras en Venezuela", en *Observatori DESC*, disponible en http://observatoridesc.org/files/articulo_venezuela.pdf
- Fossi, Víctor (1984). "Desarrollo urbano y vivienda: La desordenada evolución hacia un país de metrópolis", en *El caso Venezuela, una ilusión de armonía*. Caracas: Ediciones IESA.
- Giménez, Claudia, Mariela Rivas y Juan Carlos Rodríguez (2007). "Estado y participación ciudadana en las políticas de intervención urbanística del barrio en Venezuela. Del puntofijismo a la Revolución Bolivariana. Una retrospectiva crítica", en *Seminario Internacional: Procesos Urbanos Informales*, Bogotá.
- Habermas, Jürgen (1986). *Ciencia y técnica como ideología*. Trad. de Manuel Jiménez Redondo. Madrid: Tecnos.
- Meza, Beatriz (2008). "Superbloques y masificación: Vivienda Banco Obrero en Venezuela (1955-1957)", en *Tecnología y construcción*, disponible en http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-96012008000200003&lng=es&nrm=i
- Perez de Murci, Teresa (2005). *Procesos de transformación territorial en el área urbana de San Cristóbal. De la última ciudad compacta colonial a la segunda mitad del siglo XX*. Tesis doctoral no publicada, Universidad de Valladolid, España.
- (2008). "Política de vivienda en Venezuela (1999-2007). Balance de una gestión en la habilitación física de barrios", en *Scripta Nova*, vol. XII, n° 270: 36, 1 de agosto.
- Romero, José Luis (2001). *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. México: Siglo XXI Editores.
- Salcedo, Héctor y Lourdes Morelo de Cabeza (2003). "Análisis al discurso sobre la política nacional de vivienda en Venezuela", en *Revista Venezolana de Gerencia* [en línea]. Maracaibo, Universidad de Zulia, vol. 8, n° 23, septiembre, disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-36.htm>
- Socorro, Milagros (2007). "Los barrios son urbanizables. Entrevista a Josefina Baldó, arquitecta", en diario *El Nacional*, domingo 29 de abril.
- Zicardi, Alicia (2001). "Las ciudades y la cuestión social", en *Pobreza, desigualdad social y ciudadanía. Los límites de las políticas sociales en América Latina*. Buenos Aires: Clacso.

EL NEOLIBERALISMO COMO MECANISMO DE RECONFIGURACIÓN DE LOS ESPACIOS URBANOS EN EL CENTRO INTERNACIONAL DE BOGOTÁ*

Juan David Moreno Echeverry

Fecha de entrega: 1 septiembre de 2016
Fecha de aceptación: 2 de octubre de 2016

Resumen

En el presente artículo se analizará cómo en Colombia, a partir de la implantación del modelo neoliberal y la promulgación de la Constitución política de 1991, se generó una transformación profunda del modelo urbano, en el cual el Estado abandonó su rol como agente planificador y constructor de política pública, re-orientándose el mismo al ámbito e influencia del sector privado, generándose a partir de allí una dinámica de privatización de la política pública en materia urbana que se traducirá en la re-estructuración del ámbito y las prácticas urbanas en uno de los sectores más representativos de la capital colombiana, como es el Centro Internacional de Bogotá, originándose a partir de la misma unas consecuencias que van más allá del proceso de privatización de la política pública y que se relacionan con el surgimiento de procesos de gentrificación y privatización del espacio público y del derecho a la ciudad para los habitantes de dicha ciudad.

Palabras clave: Neoliberalismo, Políticas Urbanas, Privatización, Espacios Urbanos.

Neoliberalism as a Mechanism for Reconfiguration of Urban Spaces in the International Center of Bogotá

Abstract

In the present article it will be analyzed how in Colombia from the implementation of the neoliberal model and the promulgation of the 1991 Constitution that generated a deep transformation of the urban model,

* El presente artículo es producto del trabajo de investigación desarrollado por el autor, titulado *Mercado, despojos y resistencia. Procesos de construcción de ciudad. San Diego 1990-2012* en el marco de su proceso de titulación en la Universidad Distrital Francisco José de Caldas de la ciudad de Bogotá.

in which the State abandoned its role as planner and builder agent of public policies, re directing these to the private sector environment and influence, generating from there a privatization dynamic for the public policy regarding urban subject which will turn into the restructure of the urban environment and practice in one of the most representative ones from the Colombian capital, such as International Center of Bogotá, generating from there some consequences that go further from the Public policies privatization process and which it is related to the public space gentrification and privatization processes surging and the city right for its inhabitants.

Key words: Neoliberalism, Urban Policy, Privatization, Urban Space.

Introducción

Colombia ha sufrido una serie de profundas transformaciones en materia política, económica y militar a partir de la implantación del modelo neoliberal, como criterio de la acción estatal imperante, en el desarrollo de las acciones del Estado colombiano a partir de la década de 1990, con la promulgación de la Constitución de 1991 y el inicio de la llamada apertura económica, permeando dicho proceso todas las estructuras de la vida de la sociedad colombiana, sin excluir por supuesto el desarrollo urbano y los procesos de construcción de la ciudad, generándose a partir de aquí una dinámica tanto de privatización del espacio, como de monopolización del disfrute del mismo, en manos de la burguesía financiera, tanto nacional como internacional, estando marcado este proceso por una modificación de los marcos jurídicos de desarrollo urbano en Colombia, una reducción y transformación del papel del Estado en materia de desarrollo urbano, así como una transformación en la concepción del concepto de patrimonio, al configurar al mismo como un elemento más, dentro del esquema de capitalización al que se han sometido las ciudades, originándose a partir de las mismas un proceso de exclusión y despojo de las ciudades colombianas.

A lo largo del siguiente artículo el lector encontrará un análisis sobre el concepto, muchas veces devaluado o sobrevaluado, de neoliberalismo y sus mecanismos de implantación, expansión y consolidación, posteriormente se pasará a analizar cómo se desarrolla lo que el autor denomina *neoliberalismo urbano* y cómo, a partir del mismo, se dan procesos de despojo y privatización tanto de la política pública como del espacio en las ciudades colombianas, para finalmente analizar las consecuencias y perspectivas a futuro de dicho proceso.

Neoliberalismo: Origen y justificación

A partir del final de la Segunda Guerra Mundial, la estructura económico-política del planeta estuvo marcada por la lucha ideológica, económica, política y militar por el control del mundo o de una parte importante de este, entre el bloque socialista encabezado por la URSS y el bloque capitalista encabezado por los Estados Unidos y las principales economías de Europa occidental, viviendo estas últimas, desde el punto de vista económico, un período de auge y expansión marcado por el desarrollo del llamado Estado de bienestar, cuyo desarrollo generó una reducción de la brecha entre ricos y pobres en el denominado mundo occidental; sin embargo, y de manera paralela a este espectacular avance económico, surge en los contextos intelectuales tanto europeos como norteamericanos un sistema ideológico que, fundamentado en la supremacía del individuo y el papel de la empresa privada en la sociedad, apostaba por un retroceso de los elementos sociales anteriormente enunciados, en pro de consolidar los intereses de la alta burguesía en el marco de los procesos económicos y sociales en el mundo occidental, pasando a ser conocido la misma para la posteridad como neoliberalismo.

A partir de lo anterior se puede decir que el neoliberalismo es "...una teoría de prácticas político-económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano consiste en no restringir el desarrollo de las capacidades y las libertades empresariales del individuo" (Harvey, 2007: 8), cuyo objetivo central, a partir del desarrollo de la llamada cumbre de Mont Pellerin en 1947, ha consistido en llevar a la práctica y de manera radicalizada los postulados filosóficos del individualismo burgués y los postulados económicos de la economía clásica, siendo fundamentales en este contexto los aportes de Friedrich von Hayek, Ludwig von Mises, Léon Walras y Milton Friedman, quienes, ante el avance del socialismo y de los movimientos de izquierda a escala global, consideraron a esta doctrina como un mecanismo de defensa del liberalismo y la democracia representativa ante los avances de lo que ellos denominaban como totalitarismo, encarnado según sus posturas en la expansión de la URSS por Europa del Este y en el protagonismo cobrado por el Estado en los países occidentales a través del llamado Estado de bienestar, al constituirse este en un actor activo en el desarrollo de la sociedad; siendo en este marco, el elemento económico la punta de lanza a través de la cual se habrá de promover la necesidad de restar fuerza al papel y función del Estado en los elementos sociales y políticos al interior de las sociedades, pasando estos últimos de un control estatal a un control de la empresa privada y, por lo tanto, de la burguesía, con el fin de que sea

a partir de las decisiones que tome la misma que se distribuya la riqueza al interior de la sociedad, resultando dicho proceso en una concentración de esta en manos de un reducido grupo, viendo así debilitada el Estado su función como agente redistribuidor de la riqueza a través de obras de infraestructura, servicios públicos, empleos y otros.

Fundamentos teóricos del neoliberalismo

Con el fin de llevar a cabo su propósito de democratización y maximización del desarrollo de las libertades individuales, de desarrollo del capitalismo *laissez-faire* y de la maximización del rendimiento del capital, el neoliberalismo pasa a configurarse por un lado como ideología, es decir, como visión de mundo sólidamente constituida y con unos referentes de acción subjetiva y social claros y, por otro, como sistema de prácticas institucionales en el marco de los procesos socioeconómicos de los estados y sociedades, estando estos últimos apoyados en un discurso legitimador, amparado bajo las ideas de democracia, libertad, progreso y desarrollo que, según Duncan Green, son simples eufemismos que los medios se encargan de validar así como también validan el discurso y las prácticas neoliberales (Green, 2007).

Ahora bien, los elementos anteriormente enunciados (el ideológico y el práctico) se fundamentan en cuatro pilares teóricos muy claros y relacionados entre sí como son:

1. Reivindicación del individualismo como elemento central en el desarrollo de las prácticas sociales, políticas y económicas, a partir de la resignificación del concepto de *libertad individual* orientado, no en el sentido kantiano –relacionado con la libertad política y la posibilidad de participación efectiva en los espacios políticos–, sino desde una perspectiva que podríamos denominar, en palabras de Harvey (2007), posmoderna y que consiste básicamente en un supraindividualismo alienante que pretende inhibir la construcción de posturas individuales tendientes a cuestionar la estructura social, el manejo de la economía o que promuevan el surgimiento de movimientos sociales y políticos que lleven a una participación más amplia de la sociedad en los asuntos trascendentales para la misma (cf. Harvey, 2007: 10-20; Moreno, 2013), hecho que conduce a una des-estructuración de los procesos sociales al interior de las comunidades¹.

1 Para profundizar en este aspecto ver Juan Francisco Martín Seco, *La farsa neoliberal, refutación de los liberales que se creen libertarios*. Madrid: Edición Temas de Hoy, 1995; Perry Anderson y Frei Betto, “¿Qué es el neoliberalismo?”, en Renán Vega (ed.), *¿Qué es el neoliberalismo?* Bogotá: Editorial Tiempo Presente, 1998.

2. La reducción o eliminación del papel de los movimientos sociales en el marco de los procesos sociopolíticos, al atentar los mismos contra el desarrollo de las libertades individuales, por un lado, y al consolidar a los criterios e intereses colectivos como elementos fundamentales en el desarrollo social (hecho que va en contravía con el postulado enunciado en líneas anteriores) por el otro, al entrar muchas de las posturas de dichos movimientos en oposición con la racionalidad y los intereses de capitalización de las empresas privadas, lo que afecta el rango de acción de las mismas y, por lo tanto, su influencia en el desarrollo económico de las sociedades.

3. Consolidación de la racionalidad económica en el marco de desarrollo de todos los procesos socioeconómicos y políticos, en donde la gestión de los asuntos públicos y privados pasa a ser manejada bajo la óptica del manejo y administración de las empresas privadas; consolidándose en este marco el concepto de gobernanza y de nueva gestión pública como los paradigmas imperantes en la administración y control de los procesos sociales, generando este proceso “...la necesidad de generar en el ámbito público condiciones similares a las del funcionamiento de los mercados” (López, s/f), lo que lleva a una sustitución en los criterios de la gestión de lo público, pasando los mismos de operar bajo el principio de satisfacción de necesidad, a operar bajo el principio de beneficio y rentabilidad económica (Pradilla Cobos, 2010).

4. Reducción del papel del Estado como agente garante de los servicios sociales a los miembros de la sociedad y como ente regulador de las dinámicas del mercado, pasando a ser visto como un Estado mínimo (Ahumada, 2002; López, s/f; Harvey, 2007; Moreno Echeverry, 2013) cuyas funciones se ven reducidas a la protección de la inversión, a garantizar la rentabilidad del capital y a preservar el orden público y la seguridad ciudadana, en detrimento del desarrollo social, promovido a partir de políticas tributarias progresivas, la inversión en empresas del sector público y de sistemas subsidiarios orientados a las clases menos favorecidas; siendo a partir de aquí la privatización de las empresas públicas y la consolidación de la tecnocracia los mecanismos a través de los cuales se consolida dicho proceso, en tanto los mismos apalancan el cambio en la racionalidad, el sentido y la orientación del público al adquirir este un carácter mercantilista.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, el neoliberalismo establece como elementos prácticos para su desarrollo integral, la privatización de las empresas públicas, con el fin de sustituir a partir de esta dinámica la racionalidad estatal imperante en el esquema

económico (orientada esta a la redistribución de la riqueza) y, por otro lado, constituir a los servicios básicos como un elemento más de capitalización en el desarrollo de los procesos vitales (salud, educación, saneamiento básico, entre otras); consolidándose a partir de aquí una serie de transformaciones en los procesos sociales y políticos que conduce, entre otras cosas, a una despolitización de las políticas urbanas, a la transformación de la administración del Estado y, con ello, la relación entre este y la sociedad, viéndose reflejado esto en que “El discurso neoliberal oculta una trampa, pues solamente enfatiza en la rentabilidad económico-financiera como criterio exclusivo para determinar la eficiencia en términos del impacto de las políticas sobre la inclusión social y la equidad” (Varela Barrios, 2008: 95).

Asimismo, y en relación con lo anteriormente expuesto, el desarrollo de los postulados del neoliberalismo conduce a un aumento de la brecha de desigualdad entre la burguesía y las clases menos favorecidas de las distintas sociedades; en tanto el mismo, al transformar la racionalidad de la políticas públicas, genera procesos como el descenso o la desaparición de los esquemas subsidiarios al considerarlos económicamente ineficientes, la transformación de la distribución de la riqueza al abandonar el Estado dicha función a partir tanto de la privatización de las empresas públicas, como de sus funciones en el proceso económico, al abandonar una parte importante de su función como ente con capacidad de competir en el mercado y de regular las dinámicas mercantiles, a ser un simple garante de la inversión privada, pasando a ser un simple garante de la acumulación del capital, estando este hecho profundizado por la transformación en los sistemas tributarios al darse la transición de la primacía de los impuestos progresivos a la de los impuestos regresivos; orientados los primeros a gravar la riqueza de los sectores acaudalados de la sociedad, en contraposición con los segundos que se encargan de gravar el consumo, principalmente en los sectores menos favorecidos de la misma.

Siendo posible argumentar que el neoliberalismo es un proyecto “...con la finalidad de realizar un diseño teórico para la organización del capitalismo internacional, o bien, como un proyecto político para restablecer las condiciones para la acumulación del capital y restaurar el poder de las élites económicas” (Harvey, 2007: 25); estando profundizado este proceso por la transformación del sistema financiero internacional a partir de la consolidación de la banca y el sistema financiero, como los motores de expansión económica del capitalismo, al constituirse la especulación y el crédito como los mecanismos de vanguardia en el sistema productivo (Harvey, 2007), jugando en este marco un papel fundamental la desregulación de los mercados y la eliminación del Estado, como agente interventor directo en el marco del proceso económico, conduciendo todo este proceso a la consolidación

de la idea de que los intereses de la burguesía, como clase productora en el marco del sistema, representan los intereses y las necesidades de avance del conjunto de la sociedad; proceso que ha venido desarrollándose en el mundo en los últimos cincuenta años, y que encuentra su nacimiento en la implantación de la dictadura militar en Chile y en la llegada al poder de Margaret Thatcher en Gran Bretaña y Ronald Reagan en los Estados Unidos, y que ha conducido a una transformación radical de la estructura sociopolítica del mundo actual que se ha visto traducida en la reducción de los espacios de participación democrática y en el aumento de la brecha entre ricos y pobres (Cf. Harvey, 2007, 2003; Ahumada, 2002; Ornellas, 2004; Pradilla Cobos, 2010; Moreno Echeverry, 2013).

El neoliberalismo en el marco del desarrollo urbano

A partir de la década de 1970, el mundo comienza a vivir una serie de profundos cambios en materia de su organización socioeconómica, a partir de las radicales transformaciones generadas por la sustitución progresiva, en el mundo occidental, de modelos estatales de corte keynesiano, relacionados con la implantación y desarrollo del llamado Estado de bienestar², hacia el modelo neoliberal, el cual se gesta a partir de la década de 1940 con la cumbre de Mont Pelerin en las que se esbozan sus principales postulados teóricos, y que en la práctica tendrá como laboratorio la dictadura militar chilena comandada por el general Augusto Pinochet³, y que se ira propagando por buena parte de la geografía económica del planeta a partir de la instauración de gobiernos neoconservadores en algunas de las principales potencias capitalistas como los Estados Unidos de Reagan y la Gran Bretaña de Thatcher, y

2 Entre los elementos estructurales de dicha postura se encuentra el alto grado de inversión social por parte del Estado, el desarrollo de grandes obras de infraestructura y el auge y expansión de las empresas públicas como competidores importantes en todos los sectores de la economía, desarrollándose el mismo tanto como un mecanismo encargado de frenar, a partir del bienestar social, los posibles avances de los movimientos comunistas en el mundo, como una manera de evitar el desarrollo de crisis estructurales relacionadas con el desempleo, la productividad y el consumo.

3 Chile implantó los principales postulados del modelo neoliberal a partir del trabajo de economistas de la Universidad Católica de Chile, conocidos como los Chicago Boys, junto a las asesorías del economista norteamericano Milton Friedman, hecho que generó en la nación sudamericana una ola de privatizaciones de empresas públicas, de reducción o eliminación de sindicatos y de consolidación de políticas de reducción del rol del Estado en la economía, que si bien llevaron a Chile a generar un crecimiento económico importante acarreararon un profundo aumento de la desigualdad en el seno de la sociedad chilena.

la explotación favorable a la doctrina neoliberal de las crisis del petróleo y de la deuda externa en América Latina a través del desarrollo del denominado Consenso de Washington en las décadas de 1980 y 1990, permeando la doctrina neoliberal a partir de su implantación una parte significativa de las esferas de desarrollo político y social en el seno de las sociedades capitalistas, siendo el ámbito urbano uno de los principales mecanismos de dicho proceso.

Con las transformaciones económicas generadas a partir de la inserción del neoliberalismo se observa una serie de modificaciones profundas en la organización y estructura urbana, en torno a varios elementos como son papel del Estado en el desarrollo de las ciudades a partir de las construcción y promoción de las políticas urbanas, el diseño de los espacios urbanos y el acceso al disfrute de los mismos, y la relación entre Estado y empresa privada en torno a la configuración de la ciudad, teniendo esto como consecuencia el surgimiento de una transformación profunda de la estructura urbana y la privatización del acceso y disfrute de los espacios urbanos (González, 2007).

Uno de los primeros elementos a partir de los cuales se puede observar un paulatino proceso de neoliberalización de los espacios urbanos se encuentra en la reducción del papel de Estado, en cuanto al rol que venía desempeñando a partir del desarrollo de políticas urbanas en los que evidenciaba un alto grado de intervención (bien a través de la planificación y desarrollo de megaproyectos de desarrollo urbano o a partir del desarrollo de planes de desarrollo orientados a plazos largos y con miras a potenciar el beneficio social de los ciudadanos) y en la privatización de empresas de servicios públicos que conducen, por un lado, a aumentar los costos de vida en el seno de los centros urbanos a partir del alza en el costo de los mismos y, por el otro, a incrementar el área de influencia de la empresa privada y, con ello, de la racionalidad mercantilista en cuanto al diseño de mecanismos de satisfacción de necesidades básicas en el seno de las ciudades; estando apalancados estos dos procesos por la transformación en la racionalidad estatal enunciada en líneas más arriba, y que se ven expresados en el desarrollo de la llamada nueva gestión pública que consiste básicamente en la consolidación de la racionalidad mercantilista y de los intereses del capital en el desarrollo de la actividad de los procesos y de los funcionarios de las empresas estatales⁴, llevando este proceso a una transformación radical del papel del Estado en torno al desarrollo urbano que se evidencia, en palabras de Jaime Ornellas, en qué

4 Ejemplo de esto se encuentra en la privatización de algunas empresas de servicios públicos en Colombia, como Codensa, encargada de la distribución de energía en Bogotá, y Gas Natural, responsable de la distribución del gas natural domiciliario, quedando en manos de empresas españolas.

...el Estado ha incurrido con mayor énfasis en el abandono de la producción de los medios colectivos de consumo. Se ha dejado el camino abierto a la actuación del capital privado en la satisfacción de las necesidades sociales, que con ello dejan de serlo para convertirse en necesidades que se satisfacen individualmente entre el capitalista y el demandante en una relación en donde prima el lucro y la lógica de la ganancia” (Órnelas Delgado, 2000: 58).

Estando abonado este proceso, el desarrollo de proyectos urbanos de mediana envergadura desarrollados en cortos plazos por la empresa privada, su proyección y durabilidad, están marcados no por la necesidad social, sino por la necesidad del mercado, en un proceso que Emilio Pradilla Cobos denomina como urbanismo desechable, en donde el Estado simplemente se encarga de proveer a dichos espacios de seguridad e infraestructura vial, con el fin de potenciar y garantizar la inversión del agente privado, generando la combinación de estos factores que los espacios urbanos y su funcionamiento sean determinados bajo criterios de beneficio económico y no de beneficio social, estando profundizado este proceso por la limitación o eliminación de la mayoría de miembros de la sociedad en el proceso de construcción de ciudad (Pradilla Cobos, 2009).

Otro de los elementos que hace parte del proceso de neoliberalización de los contextos urbanos se encuentra en la transformación de la imagen y el papel de la ciudad, en lo que Henri Lefebvre (1973) definiría como la transición de la ciudad a lo urbano, y que se refleja en el abandono del carácter político y participativo de la ciudad en beneficio del componente meramente habitacional y mercantil de la misma, en donde el concepto de imagen y la proyección de la misma pasan a ser los criterios orientadores del desarrollo de las ciudades, conduciendo dicha dinámica a un proceso de mercantilización del espacio urbano (Amendola, 2000), proyectado este en la constitución de las ciudades como marcas registradas⁵, cuya imagen es un factor susceptible de capitalización, estando apoyado este proceso en la consolidación del patrimonio urbano y todos los elementos asociados a él como partes que valorizan la inversión y el potencial turístico e inmobiliario del espacio, y no como elementos de construcción de la identidad colectiva a través de la memoria, plasmada esta en el espacio urbano, conduciendo dicha dinámica a una progresiva privatización del espacio público, siendo a partir de aquí los agentes encargados de configurar los procesos de construcción de ciudad, los empresarios privados y sus intereses de capitalización, conduciendo toda esta dinámica a

5 Fenómeno muy común en las ciudades contemporáneas que se originó con el registro de la ciudad de Nueva York como marca en la década de 1970.

desvirtuar el concepto de ciudadanía, como elemento encargado de aglutinar las necesidades de los habitantes de las ciudades y, a partir de las mismas, conformar la construcción de la ciudad.

Finalmente, en este marco, es digno señalar la desregulación en materia jurídica que comienza a afectar los procesos de planificación de los espacios urbanos, lo que ha conducido al desarrollo de unidades de vivienda deplorables en términos de tamaño (menos de 45 metros cuadrados, sin acceso a zonas verdes y espacios de entretenimiento y cultura que vayan más allá de los centros comerciales), en tanto la ley no está orientada a intereses sociales sino hacia intereses mercantiles; así mismo, este proceso de desregulación jurídica de los espacios urbanos conduce a una progresiva fragmentación de la ciudad, ya que al no haber unos criterios jurídicos claros en relación con el desarrollo de los espacios urbanos, combinado con el abandono del papel del Estado como agente constructor de ciudad a través de grandes obras de infraestructura, su desarrollo se ve sometido a las presiones y dinámicas impuestas por el mercado inmobiliario; siendo un ejemplo de esto el desarrollo del concepto de *centralidad*, el cual se encarga de aglomerar una serie de servicios e infraestructuras urbanas en torno a unos nichos de mercado urbano muy concretos, dejando a las zonas periféricas de las ciudades excluidas del acceso a dichos espacios (Páez Pérez y Silva Ruiz, 2010; Martínez, 2012; Moreno Echeverry, 2013).

El neoliberalismo urbano en Colombia y en la zona del Centro Internacional de Bogotá

Colombia va a sufrir unos profundos cambios en su estructura socioeconómica a partir de la promulgación de la nueva Constitución política en el año 1991, siendo la misma el instrumento a través del cual, por primera vez en la historia del ordenamiento constitucional colombiano, se abrirían las puertas tanto para la inserción del concepto de Estado social de derecho y su aplicación en el país, como de los elementos económicos y políticos para la entrada de manera plena de la doctrina neoliberal en Colombia⁶, siendo uno de los elementos más importantes de dicho proceso, la separación del Banco de la República como banco central con respecto al gobierno colombiano, al dársele al mismo desde

6 Se puede argumentar que el proceso de neoliberalización en Colombia comienza con el gobierno del presidente Alfonso López Michelsen y la apertura a la inversión privada en áreas estratégicas de desarrollo como el sector inmobiliario; sin embargo, dicha dinámica solo comenzará a ver la luz con fuero aparente durante el gobierno de Virgilio Barco, viéndose la misma truncada por las dinámicas conflictivas asociadas a la guerra contra el narcotráfico que libraba para ese momento el gobierno colombiano (Ocampo, 1996; Moreno Echeverry, 2013).

el marco constitucional la libertad en la toma y ejecución de decisiones con respecto a la política monetaria del país, dejando la misma a merced de los intereses del mercado y no de las necesidades del gobierno de turno, lo cual apalancó una progresiva liberalización de la acción de acción de la banca en Colombia que tendría como consecuencia la crisis del sistema UPAC⁷ (unidad de poder adquisitivo constante) y acarrearía el colapso de la banca colombiana y el sistema inmobiliario del país en 1998.

Además, y en consonancia con el nuevo ordenamiento constitucional, se comienza a generar en el país una serie de nuevas leyes acordes con la nueva Constitución, lo que acarrearía para el país, concretamente para el sistema de desarrollo urbano colombiano, un cambio radical en las reglas de juego con las que el Estado habría de abandonar de manera progresiva su papel como agente interventor y constructor de políticas urbanas por el de un agente más en el juego del mercado, cuya función diferenciada radicaría, a partir de ese momento, en constituirse en un garante en materia de seguridad física y jurídica de las inversiones realizadas por el sector privado, respondiendo así a las necesidades y principios de la doctrina neoliberal.

En este contexto se promulga un conjunto de leyes (Ley 9 de 1989, Ley 388 de 1997, Decreto Nacional 2.181 de 2006) en las que, básicamente, el Estado otorga concesiones sobre la intervención del espacio público a empresas privadas y actores particulares, y establece mecanismos de “democratización” sobre el uso de la tierra, al abrir la puerta a particulares para presentar planes en escala micro destinados a la intervención en zonas específicas y estratégicas de las ciudades, a partir de los denominados planes parciales⁸ que conducirán a un proceso de privatización del espacio al verse relegados del proceso de construcción de ciudad los sectores populares, debido a que no disponían de

7 Sistema de referencia para el pago de hipotecas utilizado en Colombia a partir de la década de 1970, con el cual se pretendía estabilizar los esquemas de intereses de las mismas, garantizando el acceso a una vivienda digna y económica a una parte importante de los colombianos (Moreno Echeverry, 2013), transformándose el rol y la función de la misma a partir de la liberalización del sistema bancario, generándose por parte de los bancos una burbuja inmobiliaria a partir del aumento indiscriminado de las tasas de interés que, para el momento de su colapso, llevaría a aproximadamente tres millones de colombianos a tener serios problemas o a perder la propiedad de sus casas, producto de los precios de las hipotecas, generándose a partir de aquí la mayor crisis del sistema financiero colombiano en más de medio siglo.

8 La ley establece como principios básicos para el desenvolvimiento de los planes parciales, el desarrollo por parte de los interesados de todos los estudios urbanísticos, arquitectónicos, de riesgos y de ingeniería necesarios para la ejecución del proyecto, así como de los capitales necesarios para el desarrollo de los mismos, cerrándose a partir de aquí la puerta para la intervención y acción de los sectores populares en los procesos de construcción de ciudad.

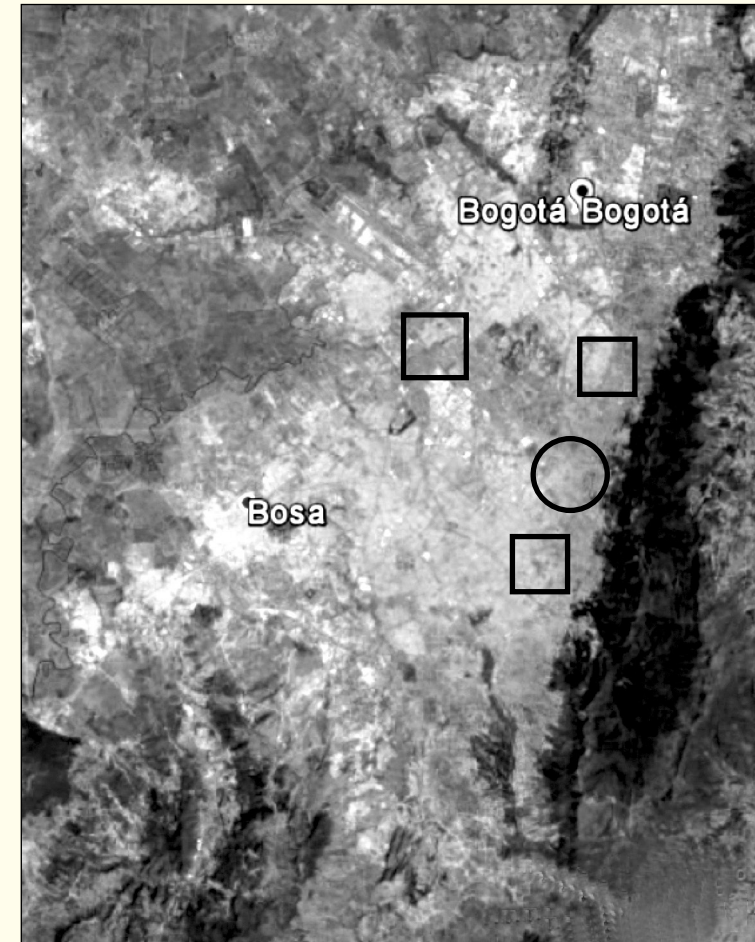
los capitales necesarios para el desarrollo de dichos planes parciales, lo cual concentró el monopolio sobre dicho proceso en los grandes grupos inmobiliarios, urbanísticos y financieros de la ciudad y el país, al disponer los mismos de los medios para el desarrollo de dichos planes y, finalmente, en el abandono del Estado colombiano de la inversión, planeación y desarrollo de políticas urbanas en zonas estratégicas de las ciudades colombianas, quedando abandonados, además, sectores con poco atractivo turístico, comercial o industrial en las ciudades colombianas al no ser un elemento atractivo para la capitalización, lo que lleva tanto al Estado como al sector privado a no invertir en el desarrollo de los mismos.

Ahora bien, al hacer un análisis de la zona del Centro Internacional de Bogotá⁹ (ver mapa 1) es claro cómo se gestan dinámicas de privatización del espacio y de neoliberalización de los procesos urbanos a partir del impulso y desarrollo de diversos planes parciales, enarbolados y desarrollados por algunos de los grandes grupos empresariales del país, como el grupo Santo Domingo¹⁰, así como por grupos aseguradores y financieros tanto nacionales como extranjeros, quienes a través del desarrollo del Parque Central Bavaria –con ayuda directa de instituciones del Estado por medio de reducciones de impuestos, eliminación de la estratificación social, beneficios fiscales y desarrollo de infraestructura urbana en la zona (las troncales del sistema de transporte masivo Transmilenio sobre la avenida Caracas y la carrera decima)– consolidaron grandes beneficios económicos a partir de la construcción de espacios de vivienda y comercios de lujo dirigidos a sectores de clase media alta en Bogotá y se encargaron, a partir del desarrollo de procesos de gentrificación, de privatizar el acceso al espacio público y de la construcción misma del espacio; además, y para profundizar dicha dinámica de neoliberalización, el desarrollo de estos espacios acarrió el impulso urbanístico en las zonas aledañas a dicho parque, cambiando su perfil habitacional y de usos (originariamente en el sector habitaban miembros de los sectores populares de la ciudad), generando así un desplazamiento de las inversiones del Estado en este reducido sector de la ciudad y creando, en torno a este, lo que Giandomenico Amendola (2000) denominaría como bolsas de miseria, que si bien existían antes del desarrollo de dicho proyecto, se han profundiza-

9 La zona es uno de los polos de desarrollo económico y social más importante de la capital colombiana, al ser un punto de conexión entre el centro de la ciudad y el aeropuerto internacional El Dorado, el denominado CAN, así como un paso obligado para quienes se movilizan en dirección norte sur por el oriente de la ciudad a través de la carrera Séptima, conectando la misma el centro histórico de la ciudad con el centro financiero de la capital colombiana.

10 Propietario de uno de los grupos cerveceros más importantes de América Latina.

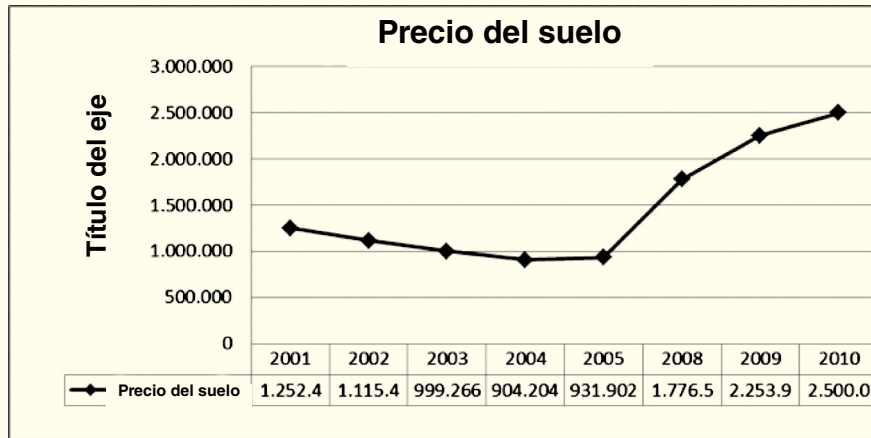
MAPA 1



FUENTE: Elaboración del autor, con base en el programa Google Earth. Encerrada en un círculo se encuentra la zona del Centro Internacional de Bogotá, y en cuadrados de norte a sur respectivamente, el centro financiero de Bogotá, el aeropuerto El Dorado y el centro histórico de Bogotá.

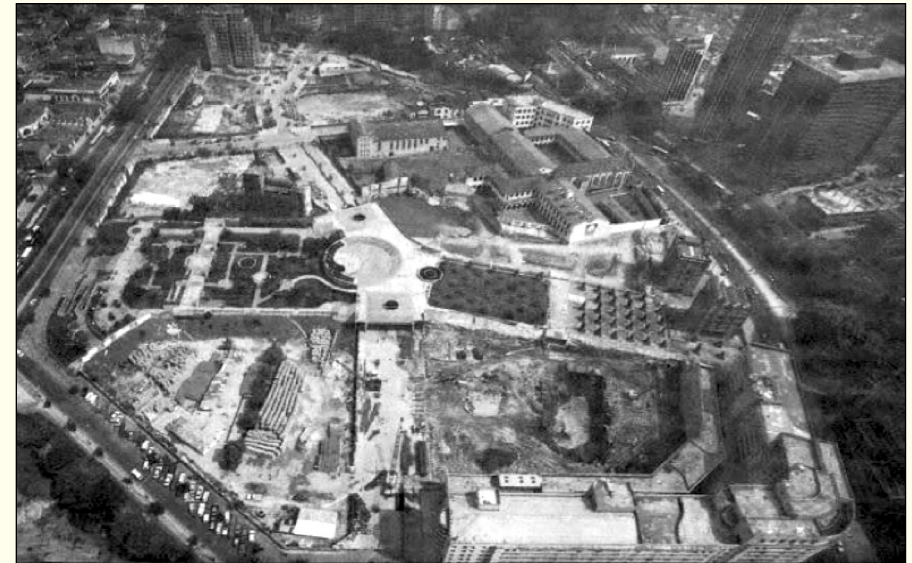
do en los barrios de la perseverancia, San Martín, Las Mercedes, Las Nieves y Santafé, desequilibrando aún más la balanza en torno al disfrute de los espacios urbanos, este proceso se refleja en la consolidación de la zona del Centro Internacional como centralidad vital para el desarrollo urbano de Bogotá (Martínez, 2012; Moreno Echeverry, 2013).

IMAGEN 1



FUENTE: Elaboración del autor, con base en valores de referencia del suelo urbano en Bogotá de la lonja de propiedad raíz, tomado de Martínez Montoya 2012, en Moreno 2013.

Sumado a este proceso encontramos que la inversión privada en la zona se ha visto potenciada por la intervención estatal, en primer término a través de la ya mencionada intervención sobre las avenidas Caracas y carrera Décima, al potenciar el acceso a dicha zona de la ciudad y, en segundo término, por la intervención del Estado sobre el patrimonio arquitectónico y natural de la ciudad, hecho que se plasma en las refacciones sobre la fachada del Museo Nacional (patrimonio cultural de la nación y contiguo a la zona del Centro Internacional), así como por la intervención tanto en el Parque de la Independencia, como en la estatua dedicada al general San Martín¹¹, esta última desarrollada por iniciativa de miembros del sector privado¹², generando dicho proceso, entre otras cosas, el aumento del precio del suelo en la zona que pasó de \$ 931.902 en el año 2005 a superar los 3 millones de pesos en el año 2013 (Martínez, 2012; Moreno Echeverry, 2013) (ver tabla 1)



y la transformación radical del paisaje urbano de la zona de estudio (ver imágenes 1 y 2 y tabla 2), viéndose así maximizada la ganancia potencial para los agentes privados en la zona, sin consumarse por parte de estos el más mínimo grado de compensación hacia la ciudad, o de desarrollo de infraestructuras sociales orientadas a la población de los barrios aledaños, siendo un hecho agravante que en el momento de promocionar y poner en venta las unidades residenciales, la cercanía de las mismas a los elementos anteriormente enunciados del patrimonio era promocionada como un elemento que hacía parte de dicho proceso, constituyendo esta serie de actos un ejemplo claro de cómo el patrimonio ha pasado a constituirse en un elemento más de consumo y capitalización por parte del sector privado.

Finalmente, toda esta dinámica de transformación de los espacios urbanos y de la política urbana en el centro de Bogotá, ha generado un aumento sustancial de la desigualdad en torno al acceso y disfrute de la tierra y de los espacios urbanos de la ciudad, al concentrarse las unidades residenciales diseñadas para los estratos más altos de la

- 11 Modificación desarrollada por pedido explícito de uno de los grupos inmobiliarios que intervinieron a través de obras de vivienda en el Centro Internacional (Moreno Echeverry, 2013).
- 12 Esto se evidencia en una carta dirigida por el ingeniero José Martín Jiménez Uribe, miembro del grupo urbanístico Ospinas y Cía, el día 21 de abril de 2004, al DAPD, con el fin de favorecer uno de sus proyectos urbanísticos al "...dar una mejor integración tanto visual como peatonal en dicha plazoleta y que además sea un espacio representativo del inicio del Centro Internacional de la ciudad de Bogotá"

IMAGEN 2



FUENTE: http://i769.photobucket.com/albums/xx334/jdvora/5814_96574917543_640257543_2127828_.jpg en <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=836782&page=41> en Moreno 2013.

ciudad (4, 5 y 6) en la misma, restringiéndose a partir de este elemento el acceso a los sectores populares; además, se hace evidente cómo en la ciudad de Bogotá, la política urbana ha pasado de ser un elemento orientado al desarrollo social de los bogotanos, a ser un instrumento más al servicio de la capitalización y la ganancia de los actores privados, al responder la misma a sus solicitudes, intereses y necesidades, y no a las problemáticas que más afectan a la ciudadanía.

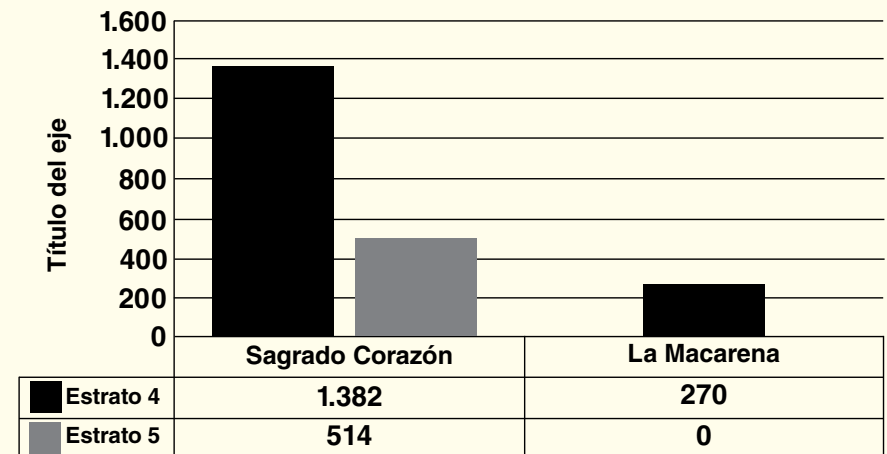
TABLA 2

NOMBRE DEL CONJUNTO	NÚMERO DE APARTAMENTOS	Pisos
Parque Central Bavaria	308 apartamentos	13
Edificio Panorama	352 apartamentos, 96 oficinas, 31 locales	23
Museo Parque Central Bavaria		
Torre	269 apartamentos	43
Torre escalonada	109 apartamentos, 88 oficinas, 13 locales	27
Edificio Bávaro	514 apartamentos	20

FUENTE: Elaboración del autor con base en información tomada de Martínez Montoya (2012) y consultas realizadas por el autor de esta investigación (en Moreno 2013).

TABLA 3

NÚMERO DE VIVIENDAS CONSTRUIDAS POR ESTRATO UPZ
SAGRADO CORAZÓN Y LA MACARENA



FUENTE: Elaboración del autor con base en información tomada de Martínez Montoya (2012) (en Moreno 2013).

Conclusiones

A manera de conclusión, es necesario resaltar el papel que ha jugado el debilitamiento estructural de las funciones sociales del Estado en torno al desarrollo del neoliberalismo, a partir de la inserción y el cambio de la racionalidad operativa del mismo, en donde la sociedad, sus intereses y necesidades han pasado a un segundo plano, imponiéndose en este sentido los intereses y necesidades de acumulación del capitalismo como los criterios principales para el desarrollo urbano, profundizándose la brecha entre ricos y pobres, no solo en materia de ingresos económicos y posesión de capital, sino también en cuanto al tiempo y posibilidad de disfrute de los espacios urbanos, al quedar los sectores populares, por una parte, aislados en la periferia urbana, reduciéndose así su capacidad de disfrute de la ciudad y, por otra, al concentrarse la capacidad de decisión sobre el desarrollo urbano en las ciudades en manos de agentes privados, quienes han constituido a las ciudades de hoy en espacios eficientes para la producción del capital, mas no en espacios eficientes para el desarrollo de la vida digna de sus habitantes.

Fuentes

- Ahumada, Consuelo (2002). *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*. Bogotá: El Ancora Editores.
- Amendola, Giandomenico (2000). *La ciudad postmoderna: Magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. España: Editorial Celeste.
- Anderson, Perry y Frei Betto (1998). "¿Qué es el neoliberalismo?" en Renán Vega (ed.). *¿Qué es el neoliberalismo?* Bogotá: Editorial Tiempo Presente.
- Betto, Frei (1998). "Neoliberalismo: La nueva fase del capitalismo," en Renán Vega (ed.). *¿Qué es el neoliberalismo?* Bogotá: Editorial Tiempo Presente.
- Brenner, Neil y otros (2009). "Urbanismo neoliberal: La ciudad y el imperio de los mercados," revista *Temas Sociales*, n° 66, marzo, Santiago de Chile, disponible en http://www.sociology.as.nyu.edu/docs/IO/222/2009_Urbanismo_neoliberal.pdf
- Choay, Francois (2009). "El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad," *Revista Andamios*, n° 12.
- Cuenya, Beatriz (2000). "Globalización y políticas urbanas. Transformaciones de las políticas urbanas de la ciudad de Buenos Aires," *Revista Sociológica*, n° 42, Buenos Aires.
- Green, Duncan (1997). *La revolución silenciosa, el auge de la economía de mercado en América Latina*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Gómez, Diana y Adrián Serna (2011). *Estado, mercado y construcción de ciudad. Una historia social de los conflictos sociales en la cuenca del Río Arzobispo, Bogotá (1885-2000)*. Bogotá: Archivo de Bogotá.
- González, Sara (2007). "Trepando por la jerarquía urbana: Nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa," *Uocpapers*, n° 5, Universitat Oberta de Catalunya, Barcelona, disponible en http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/gonzalez_sara.pdf
- Harvey, David (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- (1990). *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- (2003). "el derecho a la ciudad," *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, n° 4. Traducción de Gerardo Pisarello.
- (2007). *Breve historia del neoliberalismo*, edición digital, disponible en <http://es.scribd.com/doc/45695296/Breve-Historia-Del-Neoliberalismo-de-David-Harvey>
- Lefebvre, Henri (1968). *La revolución urbana*. Barcelona: Editorial Alianza.
- (1973). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Editorial Alianza.
- López, Andrea (s/f). *Algunas precisiones para su abordaje conceptual*. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estudios e Información, disponible en

http://www.sgp.gov.ar/contenidos/onig/planeamiento_estrategico/docs/biblioteca_y_enlaces/ngpfinal.PDF (consultado el 10 de junio de 2016).

- Martin Seco, Juan Francisco (1995). *La farsa neoliberal, refutación de los liberales que se creen libertarios*. Madrid: Edición Temas de Hoy Montoya.
- Martínez Montoya, Jennifer (2012). *Análisis del impacto del proyecto de renovación urbana Parque Central Bavaria, dentro del Centro internacional de Bogotá sobre las variables socioeconómicas durante el periodo 1981-2010*. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Moreno Echeverry, Juan David (2013). *Mercado, despojos y resistencia. Procesos de construcción de ciudad. San Diego 1991-2012*. Trabajo monográfico. Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Bogotá.
- Munera Ruiz, Leopoldo (2003). "Estado, política y democracia en el neoliberalismo," en Darío Iván Restrepo (ed.). *La falacia neoliberal*. Bogotá: UN.
- Ocampo, José Antonio (1996). *Historia económica de Colombia*. Bogotá: edición impresa por el Banco de la República.
- Órnelas Delgado, Jaime (2000). "La ciudad bajo el neoliberalismo," revista *Papeles de Población*, n° 23, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México.
- (2004). "Impacto de la globalización neoliberal en el ordenamiento urbano y territorial," revista *Papeles de Población* n° 41, pp 141-166, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México.
- Páez Pérez, Pedro Nel y José Silva Ruiz (2010). "Las teorías de la regulación de los servicios públicos," *Administración & Desarrollo* 38 (52): 39-56.
- Pradilla Cobos, Emilio (2009). "Las políticas y la planeación urbana en el neoliberalismo," en Peter Brand (ed.). *La ciudad latinoamericana en el siglo XXI*. Medellín: UNAL.
- (2010). "Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina," *Cadernos Metropole*, vol. 12, n° 24, jul./dic., San Pablo, Brasil, pp. 507-533.
- Varela Barrios, Edgar (2008). "El impacto de la mercantilización de los servicios públicos sobre las empresas estatales del sector," *Semestre Económico*, vol. 11, n° 22, pp. 91-109, julio-diciembre, Medellín, Colombia.

CAMPAMENTOS Y BARRIADAS: ORGANIZACIÓN POPULAR URBANA Y PODER LOCAL EN LAS PERIFERIAS DE SANTIAGO DE CHILE Y LIMA, PERÚ (1954-1989)

Daniel Fauré Polloni

Fecha de entrega: 24 de junio de 2016
Fecha de aceptación: 1 de agosto de 2016

Resumen

Los procesos de urbanización de las grandes ciudades latinoamericanas en el siglo XX se caracterizaron por un amplio proceso de apropiación del suelo urbano por parte de los sectores populares, más allá de los marcos legales que regulan la propiedad privada y fiscal, lo que dio origen a un complejo proceso de integración y autonomía de estos sectores en el plano de la política, la cultura y la economía. En este trabajo se caracterizan y comparan los procesos de poblamiento popular de Santiago (Chile) y Lima (Perú) en la segunda mitad del siglo XX, buscando aportar una reflexión en relación con el poder de estos sectores populares de producir socialmente el territorio.

Palabras clave: Pobres Urbanos, Poder Local, Organización Popular Urbana, Barrios.

Camps and Neighborhoods: Urban Popular Organization and Local Power in the Peripheries of Santiago de Chile and Lima, Perú (1954-1989)

Abstract

The process of urbanization of the large Latin American cities in the twentieth century were characterized by a broad process of appropriation of the urban land for the popular sectors, beyond the legal frameworks which governing private property and prosecutor. This process gave rise to a complex movement of integration and autonomy of these sectors at the level of politic, culture and economy. In this work we characterize and compare the processes of popular peopling of Santiago (Chile) and Lima

(Perú) in the second half of the twentieth century, providing a reflection about the power of these popular sectors for the social's production of their territory.

Key words: Urban Poor, Local Power, Urban Popular Organization, Neighborhood.

Introducción

América Latina experimentó, desde 1930, un crecimiento demográfico sostenido, motivado por los progresos en salud pública y la consiguiente disminución en las tasas de mortalidad infantil (Del Pozo, 2009: 123). Asociado a ello, se experimentó el proceso de crecimiento de la población urbana, alcanzando o superando el 50 por ciento del total en casi la totalidad del continente hacia fines de la década de los 80, generando la macrocefalia de sus ciudades capitales (Del Pozo, 2009: 214). En el caso de nuestros dos países en análisis, el porcentaje de población urbana creció en el período 1960-1989, de un 62,9 por ciento al 85,2 por ciento para el caso chileno; y de un 35,8 por ciento a un 69,6 por ciento para el caso peruano (Del Pozo, 2009: 213).

Lo anterior derivó en un crecimiento de la pobreza urbana y su concentración en bolsones que circundaron las grandes ciudades, forzando su crecimiento por vía de la ocupación de terrenos, modificando la fisonomía de estas, su composición social y visibilizando nuevas formas organizativas populares. Este proceso de refundación urbana en clave popular se desarrolló a partir de varias oleadas, aunque contó con un período “clásico” para ambos países que se revisará a continuación: entre 1957 y 1973 en el caso de Santiago de Chile (desde la conformación del campamento La Victoria hasta el golpe de Estado), y entre 1954-1956 y 1989 en el caso limeño (desde el término del mandato del general Manuel Odría hasta la culminación del primer gobierno de Alan García).

En el presente artículo caracterizaremos las formas de poblamiento popular de estas ciudades en este período, analizaremos los elementos comunes y de ruptura entre ambos fenómenos y los vincularemos con la concepción de poder que puede leerse en estos.

Lima: De la “barriada” al “pueblo joven”

En general, los autores que han analizado el proceso de poblamiento popular y expansión de la ciudad de Lima y que analizamos en este Informe (Rodríguez y Jaworski, 1969; Matos Mar, 2005; Barreda y Ramírez Corzo, 2004) coinciden en plantear, al menos, dos fases importantes de poblamiento, las que tendrían como límite tanto el cambio en los patrones de asentamiento de estos sectores populares urbanos como el cambio político que supuso el término del régimen militar del general Odría.

En el análisis de José Barreda y Daniel Ramírez Corzo, los autores distinguen una primera fase de poblamiento del eje Lima-Callao en el período 1940-1954. Estas primeras barriadas serían “relativamente pequeñas y fragmentadas, tanto física como organizativamente” y “funcionaban en buena cuenta como un anexo pobre de la ciudad tradicional” (Barreda y Ramírez Corzo, 2004: 204-206). Así, proyectadas fundamentalmente en los terrenos marginales del cono de eyección del río Rímac, este primer proceso sería bautizado por la clase política de la época como “urbanización clandestina” (Ludeña, 2006: 42), y habría logrado colarse en los intersticios de una Lima aún de aspecto colonial, poblando corralones y tugurios.

Sin embargo, a pesar de su crecimiento poco significativo, implicó la visibilización de los sectores populares urbanos, lo que se incrementó hacia el final del período de Odría por dos razones. Por un lado, un casco urbano saturado por grandes olas migratorias, deterioro urbano y con las consecuencias del terremoto y, por otro lado, la política populista de Odría que esperaba construir, a través del respaldo institucional o implícito a las invasiones de terrenos urbanos, una base de apoyo en los sectores populares (Di Tella, 1997: 182). Y si bien Odría no logró lo último, sí generó las condiciones para el inicio del período “clásico” de poblamiento, dado por un cambio en el patrón de ocupación de terrenos: desde 1954, el fenómeno de la ocupación se trasladó fuera del casco urbano, en terrenos de bajo o nulo valor de mercado (la mayoría de las veces eriazos) propiedad del Estado, lo que multiplicó las ocupaciones sobrepasando los límites naturales del valle del Rímac, surgiendo los tres conos característicos (norte, este y sur) de la capital. Una fase que se extendería hasta 1989 y que se caracterizó por una aceptación por omisión por parte de la clase política a esta forma de asentamiento, asumiendo su incapacidad de satisfacer la demanda por vivienda y siempre que ello no tocara los

intereses del capital inmobiliario, reduciendo su labor al apoyo técnico montado sobre la capacidad de autoconstrucción popular (Barreda y Ramírez Corzo, 2004: 207-214).

José Matos Mar y Henry Etienne, por su parte, si bien coinciden en el inicio de este período que hemos denominado “clásico” difieren en su extensión, dividiéndolo en dos subetapas en función de la relación establecida entre la clase política y los sectores populares urbanos. La primera corresponde al período 1956-1968, donde los gobiernos de Manuel Prado y Fernando Belaúnde Terry, bajo la promesa industrializadora, generaron una dinámica asistencial y paternalista con las masas que arribaron a la capital y que buscaron integrar socialmente, “...mostrando interés a veces sincero, a veces meramente manipulatorio, por el bienestar y promoción de la población de las barriadas” (Matos Mar, 2005: 90). Actitud aprovechada por los sectores pobres urbanos amparando la ocupación ilegal bajo el paraguas de este discurso¹.

La segunda etapa comienza con el golpe de Estado dado por el general Manuel Velasco en 1968, que buscaba evitar la victoria aprista adueñándose de su discurso (reforma agraria, expropiaciones a azucareras y mineras, industrialización por vía estatal pero con control obrero) y desarrollando una estrategia de control y cooptación –en clave corporatista estatal– de los sectores populares a partir de la acción del Sistema Nacional de Movilización Social (Sinamos), entidad estatal de vinculación directa entre las organizaciones populares y el Estado, por encima de los órganos clásicos de la democracia representativa (Di Tella, 1997: 204). Etapa en la cual se rebautizaron las barriadas como “pueblos jóvenes” (Meneses Rivas, 1992: 198), se restringió su acción a los cauces del control estatal y se reprimieron nuevas ocupaciones, gestando –por oposición– el fortalecimiento de nuevas orientaciones dentro de los pobres urbanos, que tendieron hacia mayores grados de autonomía (Matos Mar, 2005: 90).

Sin embargo, la política integracionista de la denominada “revolución peruana” entró en crisis presa de sus contradicciones internas y por otros factores asociados, como la campaña de desprestigio internacional que sectores liberales hacían del gobierno militar, el consiguiente declive en las inversiones, la pérdida de control de empresas estatales, entre otros, lo que puso en jaque su discurso desarrollista (Di Tella, 1997: 304). Crisis que en el convulsionado período posterior (golpe

interno del conservador Francisco Morales, proceso constituyente de 1978 –controlado por los apristas– y elección posterior de Belaúnde Terry) se mantuvo, produciendo una separación entre los sectores populares urbanos y la clase política, que redundó en crisis de representatividad (Belaúnde Terry no gozó de la popularidad del período anterior y el APRA –Alianza Popular Revolucionaria Americana– había perdido parte de sus bases sociales por el surgimiento de Izquierda Unida, las escisiones de grupos subversivos desde su seno y el nacimiento de Sendero Luminoso). Así, la segunda fase de este período “clásico” cerró con dos grandes resultados: por un lado, una industrialización truncada que derivaría en una crisis económica inmanejable, que dejó a la clase política en una compleja situación en tanto, confiada en su primera fase de ser capaz de tolerar este proceso “invasor” por vía de la absorción de mano de obra, frente al fracaso de la política desarrollista no tuvo más remedio que administrar las sucesivas crisis económicas que se gestaron desde fines de los 70, dejando a su vez a los sectores populares urbanos abandonados a medio integrar ante una insuperable barrera económica, social y cultural (Matos Mar, 2005: 78); y, por otro lado, un proceso de poblamiento popular en Lima sostenido, afianzado y en relativa oposición a la clase política, desarrollando “...creativamente múltiples estrategias de supervivencia y acomodo, contestando y rebasando el orden establecido, la norma, lo legal, lo oficial, lo formal” (Matos Mar, 2005: 19).

Con todo, hacia 1984, Lima había cambiado radicalmente. Un 50 por ciento de la población urbana del país vivía allí (el 31 por ciento de la población nacional (Matos Mar, 2005: 71) configurando, en la práctica, dos ciudades en una: la primera, la oficial, de barrios residenciales de sectores medios y altos; y la segunda, la popular, cercana al 80 por ciento y correspondiente a asentamientos urbano populares, destacando en ese porcentaje la ocupación ilegal de terrenos (la barriada) que pasó de 56 ocupaciones en 1956 (constituyendo un 9,5 por ciento del total de habitantes de la capital) a las 598 en 1983, constituyendo un 36,4 por ciento de la población limeña (Matos Mar, 2005: 69-70).

¿Quiénes son los pobres urbanos en Lima? La condición de migrante

Con respecto al perfil del ocupante de las barriadas hay dos elementos importantes de considerar. Por un lado, la posición que ocupan estos sectores en la matriz productiva peruana y, por otra, su condición de migrante de la ciudad que ocupan y (re)construyen. En relación con lo primero, la pionera investigación de Etienne avanzó en la caracterización de este perfil obrero, migrante a partir de un desarraigo forzado

1 Como señala el mismo Matos Mar: “En la mayoría de los casos aumentaron su eficacia recurriendo al patrón campesino de clientelaje y acogiéndose al paternalismo de las autoridades. Se usó así el nombre de personajes públicos influyentes del momento y se emplearon nombres de santos, símbolos religiosos o emblemas patrios como las banderas rojiblancas del Perú que pudieran invocar respaldo real o psicológico” (2005: 76).

por el avance del capitalismo en el agro el cual, en su proceso paralelo de proletarianización de estos sujetos, los obligó al desplazamiento por desempleo y subempleo en sus territorios de origen (Etienne, 1977: 48). Sin embargo, no es un dato menor la reflexión en torno a su lugar de origen. Según el censo de 1981, "...el 41% de la población limeña (1.901.697 personas) es inmigrante, de los cuales un 54% proviene de la sierra" (Matos Mar, 2005: 74).

¿Qué peso tendrá en este elemento –ser inmigrante serrano– en el proceso asociativo y organizativo? José María Arguedas argumenta que sería esta condición la que condicionaría parte importante de las formas asociativas de los recién llegados. Una "tradición serrana" organizada a partir de

...la vida en comunidad, donde la vida social se organiza a partir de la posesión colectiva de ciertos bienes, que ofrece la oportunidad para el trabajo común por aumentar esos bienes y administrarlos. Estas dos tradiciones fueron tremendamente útiles en la difícil situación impuesta por la migración y consiguiente urbanización masiva, en condiciones de ausencia de empleo en el sector moderno de la economía (Arguedas, *El zorro de arriba y el zorro de abajo*, citado en Tokeshi, 2006).

Dicha tradición, que se materializó en expresiones concretas como las construcciones de casas por el sistema de minka y los bautizos de las mismas a partir de la tinka andina, a la larga, permitió una particular fusión cultural entre la tradición serrana (familiar, de compadrazgos) y la costeña, que derivó en barriadas convertidas en

...crisoles que fusionan las distintas tradiciones regionales [y] se convierten en focos poderosos de un nuevo mestizaje de predominante colorido andino, generando estilos de cultura, opciones económicas, sistemas de organización y creando las bases de una nueva institucionalidad que se expande, encontrando escasas resistencias, entre los resquicios de las estructuras oficiales, desbordando sin pudores, los límites de la legalidad cada vez que estos se oponen como obstáculos (Matos Mar, 2005: 78).

En ese sentido, la condición de migrante terminó reforzando las dinámicas antiguas de los pobres urbanos como forma de enfrentar colectivamente el proceso de ocupación del espacio y de su apropiación, aportando desde la sierra la combinación entre formas gremiales de organización con sistemas andinos comunales de reciprocidad y agrupación (Matos Mar, 2005: 81).

Con todo, la triple condición de trabajadores, invasores-migrantes y serranos jugó un papel fundamental en las dinámicas de relación con el Estado y su clase política civil y militar, en tanto la constitución de

esta base de vida social condicionó la forma de representación frente a autoridades y partidos y, al mismo tiempo, su tendencia a mantener su vínculo orgánico andino y defender, por tanto, su identidad cultural frente a ellos. Una apuesta por la dimensión interna en una rápida proliferación de redes asociativas que, hacia 1980, alcanzaban las casi seis mil asociaciones y clubes, desde círculos de parentesco más o menos extensos a otras que superaron el millar de miembros.

La nueva sociedad de los pobres urbanos: Lejos del Estado, cerca del comunitarismo

El amplio proceso de ocupación de terrenos desarrollado en este período "clásico" limeño no solo trastocó las formas de entender la planificación urbana desde el Estado, sino que avanzó hacia la necesidad de redefinir la vinculación política con los sectores populares –en este caso urbanos–. Desde la lógica populista (Belaúnde Terry) a la anti-subversiva (Velasco) la clase política civil y militar intentó mantener el problema dentro de las fronteras de la legalidad, sea a partir de una lógica integracionista (Sinamos) o de una paternalista/asistencialista (programas de apoyo de Belaúnde Terry).

Sin embargo, en ambos casos, la potencia invasora no solo cuestionó la capacidad del Estado de actuar de manera proactiva (y no reactiva) frente a las ocupaciones, planificando y/o dirigiendo el proceso, sino que además demostró que sin su propia (auto)gestión tanto la vivienda como el equipamiento urbano básico serían una eterna espera. Esto se tradujo en iniciativas de apoyo gubernamentales que se transformaron en insumos levantados sobre la base de la capacidad autoconstructiva y autogestionaria popular (Barreda y Ramírez Corzo, 2004: 203-204), lo que se materializó en las acciones frente a la especulación por el agua, la (auto)construcción de las redes sanitarias, la distribución de alimentos, la vigilancia (Etienne, 1977: 59) y, en algunas barriadas, la administración de justicia (a partir de los tribunales populares y sus ejecuciones sumarias) (Matos Mar, 2005: 88).

Un proceso de gestión popular del territorio que, incluso, se vio nuevamente fortalecido al terminar este período "clásico". Las crisis internas de la clase política militar que terminaron desbancando a Velasco generaron un escenario político donde de la integración, los pobres urbanos limeños pasaron a la marginación, sin asistencialismo gubernamental, sin clase política (deslegitimada) y con la ley en su contra. Pero, a la vez, se encontraron con un cúmulo de experiencias –tradicionales y gestadas en el período "clásico"– que fueron incluso fortalecidas por la formación política clientelar de Sinamos. Por ello, no es de extrañar que

ese escenario de marginación extrema en que se encontraron estos sectores, no haya sido leído por estos como una situación de carencia, sino también como una posibilidad. Mayor marginación que significó mayor autonomía. Y con ello, la ciudad popular que puede volver a levantarse “a su imagen y semejanza”².

Con todo, hacia fines de este período “clásico” la geografía limeña había cambiado. El carácter de ciudad colonial que conservó hasta mediados del siglo XX mutó a otro, de ciudad multiforme y multicolor. Pero la invasión no había sido solo de terrenos, sino también una invasión cultural y política (que, por añadidura, había tomado por asalto también los palacios de lo legal). Un verdadero desborde que ya no solo anunciaba la emergencia de un nuevo actor social construido a pulso por autogestión –los pobres urbanos– sino también una propuesta de sociedad diferente.

Los pobres urbanos en Santiago de Chile

En la capital chilena, si bien, como plantea Armando de Ramón, “las ocupaciones ilegales de terreno son casi tan antiguas como la ciudad misma” (2000: 243), el proceso de poblamiento popular de esta se experimentó con fuerza en la segunda mitad del siglo XX, llevando a investigadores como Mario Garcés (s/f) a definir esta etapa como una “refundación de la ciudad” en clave popular. Así, si bien puede leerse una etapa inicial de poblamiento dada desde la década de los 30

hasta 1957, destacando la figura de la “población callampa”³; es la segunda etapa –que podríamos definir como “clásica” y que comprende el período 1957-1973– la que merece mayor atención, en tanto el hito que marca la frontera entre ambos períodos es el cambio en las pautas de acción que los pobres urbanos llevaron a cabo para ocupar un lugar en la ciudad, materializado a partir de la toma de terrenos que dio origen al campamento La Victoria en 1957, acción que generó un nuevo paradigma de ocupación popular del espacio urbano.

Según el Primer Censo Nacional de Vivienda de 1952, en el país existía un total de 1.091.446 viviendas para sus 5.932.995 habitantes. Sin embargo, un 30 por ciento de ellas no cumplían con los requerimientos mínimos de habitabilidad, calculándose el déficit nacional de vivienda en 374.306. Este problema se acrecentaba para el caso de Santiago, donde del total de 329.482 viviendas que cobijaban a 1.754.954 habitantes, un 36,2 por ciento lo hacía en piezas al interior de una casa o conventillos, en ranchos, rucas, chozas, callampas o viviendas unifamiliares en “mal estado”. Además, en términos de propiedad, solo un 31 por ciento de las viviendas era ocupado por propietarios, mientras que el 66 por ciento era ocupado por diversas categorías de “no propietarios”, contabilizándose, dentro de este 66 por ciento de “no propietarios” un 61 por ciento de arrendatarios (Garcés, s/f).

La compleja imagen que mostró la medición censal fue la traducción en números de un fenómeno visible desde varios años antes, a partir del cerco que establecieron los pobres urbanos a un Santiago que aún conservaba rasgos coloniales de ciudad extendida, flanqueando a la capital a través de sus dos cursos de agua (río Mapocho por el norte y Zanjón de la Aguada por el sur), alimentado por una migración campo-ciudad constante y acompañada de un proceso subterráneo de absorción de esta población por vía de la ampliación de la familia y el allegamiento, generando una verdadera olla a presión, no distinguible en lo público, pero de alto impacto en lo privado y que, tras el censo, como señalan Duque y Pastrana, se siguió materializando en un crecimiento exponencial de las poblaciones callampas que, entre 1952 y 1959, pasaron de 16.502 a 32.307 familias (Duque y Pastrana, 1972: 261).

2 “Sin graves conflictos con el sistema de administración de obras y servicios, las poblaciones se organizan espontáneamente para la solución de sus problemas de agua, alumbrado, asfaltado o locales públicos. Entrando en la penumbra de la legalidad compensan el alto costo e ineficacia de los servicios médicos y de la salubridad, acudiendo en número cada vez mayor a los consultorios de curanderos y herbolarios. Transgrediendo los límites de la religiosidad tradicional encuentran formas de liberarse de la tutela de las autoridades eclesiásticas, multiplicando los grupos católicos pentecostales en los que desaparece la distinción entre clérigo y laico o constituyendo iglesias evangélicas de fórmula propia, en todas las cuales la estructura asambleísta y solidaria ofrece un sustituto de la intensa calidad relacional de las comunidades campesinas. Violando las normas del sector Educación, multiplican escuelas, academias y cenecapes clandestinos que ofrecen instrucción variada a bajo precio. Rompiendo con los límites legales impuestos por las normas comerciales, industriales, municipales y tributarias multiplican las industrias, los comercios y servicios clandestinos, invadiendo las calles con productos y ofertas informales. Enfrentándose con las indicientes estructuras policiales y judiciales organizan sus propias guardias vecinales y multiplican los juicios populares y las ejecuciones sumarias de delincuentes que amenazan su seguridad” (Matos Mar, 2005: 91).

3 La ciudad de Santiago, entre 1907 y 1960 debió enfrentar un proceso migratorio que trajo a la capital, desde todas las regiones del país, a 960.298 personas, lo que derivó en la multiplicación de conventillos y cités que, una vez colapsados, dieron paso a la adquisición de terrenos a partir de “loteos” (la mayoría de las ocasiones sin condiciones mínimas de equipamiento urbano) y la ocupación sin más de terrenos sin valor comercial, en viviendas precarias (construidas con materiales de desecho) y sin servicios básicos, las cuales recibieron el nombre de “poblaciones callampas”.

Sin embargo, el giro de este proceso precario de poblamiento popular se dio la madrugada del 29 de octubre de 1957, cuando un grupo de 1.500 familias ocuparon los terrenos fiscales de la Ex Chacra La Feria, levantando cientos de carpas improvisadas que conformaron una verdadera ciudad popular surgida en minutos, mostrando con ello un alto nivel de organización previo, que se materializó en la formación de comités de seguridad, autodefensa y subsistencia, más una red de contactos con la clase política de izquierda que apareció a las pocas horas para generar un escudo humano que contuviera la represión. Desde ahí, el problema de la vivienda popular entró en una nueva fase por un nuevo “paradigma”⁴ de ocupación desplegado por este grupo de pobres urbanos, que superó el espontaneísmo de las poblaciones callampas, hizo visible un largo proceso organizativo desde los suburbios y reveló a la clase política civil que este problema no se resolvería solo con viviendas sino que, además, a partir de ciertos grados de integración sociopolítica que, de no funcionar, podrían llevar a una galopante crisis de la legalidad o, en este caso, de cuestionamiento de la propiedad privada del suelo urbano.

De la integración a la liberación: Los pobladores y los gobiernos de Eduardo Frei y Salvador Allende

Un cambio importante en el rol de los pobres urbanos y su relación con el Estado se dio en la etapa 1964-1973. La aparición de la Democracia Cristiana (DC), conglomerado político de centro de inspiración humanista cristiana y reemplazo del desgastado centro político radical, le permitió a estos sectores ganar en visibilidad y una vía de integración cultural y política. Esto porque la DC intentó erigirse como una alternativa mesiánica que no rechazó la vía revolucionaria sino más

4 “La toma de La Victoria echó las bases de un verdadero paradigma, que se enriquecería con los años y las nuevas experiencias de ocupación de sitios; actuar por sorpresa (de preferencia de noche) para evitar la represión y constituir el campamento por la vía de los hechos; establecer alianzas con los parlamentarios o con autoridades comunales, que en muchos casos actuarían como escudos frente a la represión; desarrollar una sólida organización previa en comités de sin casa y después comisiones de trabajo para defender y construir la población. A este último respecto, en términos generales, tanto en La Victoria como en las tomas que vendrían, la organización en comités, comisiones y también las asambleas representaron una experiencia de participación y democracia directa de alto valor simbólico y político. En el origen, la mayor parte de las poblaciones que surgieron de tomas de sitios fueron radicalmente democráticas” (Mario Garcés, s/f: 14).

bien pretendió encauzarla en un camino “en libertad” —como rezaba el lema de campaña de su primer gobierno—, buscando su diferenciación con lo que denominaron el “capitalismo liberal” y el “marxismo ateo.” Y para ello, necesitado de una base política mayor a la que tradicionalmente se le asigna a los partidos de centro, encontró en los sectores de pobres del campo y de la ciudad un segmento a disputar tanto a la derecha (que controlaba vía coerción y cohecho parte importante del voto campesino) como a la izquierda (que no otorgó un rol definido a los pobres urbanos en el modelo revolucionario, donde el papel fundamental recaía en la clase obrera, relegando a los primeros a la categoría de “lumpen proletariado”, por tanto, vagón de cola de cualquier proceso transformador). Propuesta que encontró respaldo teórico en la figura de Roger Vekemans y su Teoría de la Marginalidad, que les mostró un camino no solo de comprensión del fenómeno de los pobres urbanos sino, además, una justificación a sus intentos de vincular la solución del problema habitacional con el proceso de cooptación política bajo un modelo de corporatismo-estatal⁵.

Para ello, la DC potenció la organización de los pobres urbanos a través de organizaciones funcionales que les permitieran un ingreso a la sociedad ordenado y controlado —Ley de Juntas de Vecinos y Organizaciones Comunitarias aprobada en 1968, que vinculó todas las formas organizativas del mundo popular urbano a un gran centro rector: el Ministerio del Interior—, y desaceleró el proceso de ocupaciones ilegales de terreno, a partir de un amplio proceso educativo que “enseñó a participar” a los marginales en la sociedad moderna, a partir de la labor de la Consejería Nacional de Promoción Popular (CNPP), que permitió al gobierno de la DC incidir, entre 1964-1969, en la constitución de 3.487

5 En relación con la “Teoría de la Marginalidad”, podríamos señalar, con De Ramón, que “Este término (la ‘marginalidad’) fue definido como el estado complejo en el que se encontraban ciertas familias, personas o grupos de personas, que los mantenía al margen del mercado de bienes y servicios. Debido a esto, tenían que recurrir a las actividades informales donde percibían ingresos inestables y, generalmente, muy bajos. La marginalidad también se caracterizaba porque ocasionaba una total ausencia de participación en las redes de decisiones sociales. Según organismos de la época, el 27,8% de la población del Gran Santiago se encontraba en 1970 en situación de marginalidad, lo que significaba que esta afectaba por lo menos a uno de cuatro santiaguinos” (2000: 242.) Con esto, evidentemente la DC lograba generar distancia con los análisis marxistas superponiendo a la división por clases sociales, las categorías de integrado/marginal reduciendo esta división solo a un plano “ecológico”. Para mayor análisis en torno a la Teoría de la Marginalidad, su adopción por parte de la DC y las políticas públicas que implementó, ver Daniel Fauré, *Auge y caída del Movimiento de Educación Popular Chileno (1964-1994)*. Santiago: Universidad de Chile, 2011, pp. 51-117.

juntas de vecinos, 6.072 centros de madres, 1.246 centros juveniles, 6.145 centros deportivos y 1.978 centros de padres y apoderados, con un millón de beneficiarios de sus programas de formación sociopolítica (Riquelme, 1985: 21).

Pero los planes de integración de los marginales de la DC no frenaron del todo el paradigma de ocupación popular de la ciudad, y las tomas de terreno resurgieron, en un proceso ascendente, pasando de las 6 ocupaciones entre los años 1964 y 1966, a las 13 en 1967 y las 35 en 1969 (Duque y Pastrana, 1972: 263), alimentadas por diversas crisis internas de la misma DC (la crisis económica de 1967 que restringió los recursos estatales para vivienda popular; el surgimiento del emblemático campamento “Herminda de La Victoria,” vinculado al Partido Comunista y ferozmente reprimido; la denominada “Matanza de Pampa Irigoín,” en el sur del país (Puerto Montt), que dejó un triste saldo de diez pobladores muertos y una cincuentena de heridos y la división del partido que dio origen al Movimiento de Acción Popular Unitaria, entre otros). Crisis que abrieron camino tanto a la conformación del conglomerado político Unidad Popular (UP) como al fortalecimiento de una nueva izquierda de tendencia revolucionaria que tuvo un altísimo impacto –más cualitativo que cuantitativo– en esta problemática: el surgimiento del Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR) y su inserción en el mundo de los pobres urbanos, a partir de ocupaciones de terrenos que no solo pretendían ser soluciones habitacionales basadas en el derecho a la vivienda sino, además, buscaban ser gérmenes de la nueva sociedad socialista a partir de un alto grado de participación interna en todos los aspectos de la vida comunitaria.

Los elementos anteriores explican el desborde de los pobres urbanos durante la UP. Frente a la condición objetiva de un déficit que se estimaba en 500.000 viviendas, los pobres urbanos se movilizaron amparados en el discurso de la vía chilena al socialismo que los invitaba a “ejercer el poder” –como rezaba el programa de gobierno de la UP– lo que, en este caso, implicaba pasar de la petición del cumplimiento del derecho a la vivienda a la acción directa, generando alrededor de una toma de terreno urbano cada tres días (es decir, una población nueva levantada por los sectores pobres urbanos cada setenta horas). Todo esto en un marco complejo donde estas ocupaciones ilegales de terreno se hacían por sectores que se manifestaban mayoritariamente a favor del proceso institucional –y, por tanto, legal– de transición al socialismo, generando a su vez un complejo escenario para la clase política de izquierda en el gobierno, al tener sus lealtades hacia estos sectores populares (transgresores de ley) tensionadas por el marco de la Constitución liberal de 1925 (la que

habían prometido al centro político defender y respetar, como requisito para su llegada al gobierno)⁶.

Complejidad que se manifiesta de igual forma en los vínculos que establecen los pobres urbanos con el Estado y los partidos políticos, relación clave para asegurar el éxito de las ocupaciones. Según el análisis de Borís Cofré –en función de una muestra de 166 campamentos del período de la UP– cerca del 50 por ciento evidencia una asociación explícita con los partidos (2011: 46-52), a partir de tres grandes modelos de relación (Pastrana y Threfall, 1974: 66-69). Primero, el modelo “asistencialista” (particularmente los campamentos asociados a la DC), donde “...el eje organizativo está centrado en los lugares de residencia y alrededor de las reivindicaciones de consumo, especialmente de vivienda y equipamiento comunitario,” concibiéndose la idea del Estado como “fuente que entrega bienes y recursos” (Pastrana y Threfall, 1974: 67). Segundo, el modelo “participacionista,” que surge como respuesta al modelo democratacristiano y se enfoca en generar bases sociales de apoyo, bajo modalidad electoralista. Y tercero, el modelo “político y organizativo movilizador” (Movimiento de Izquierda Revolucionaria y sectores del Partido Socialista). De carácter netamente clasista, concibe al “Frente poblacional” como un frente adicional del enfrentamiento de clases, asumiendo como estrategia organizativa la “...creación de gérmenes de poder popular a nivel territorial en los campamentos y, posteriormente en los Comandos Comunales, semejante a los que se constituirían en las empresas y fábricas para concretar el control obrero de la producción” (Pastrana y Threfall, 1974: 69), por tanto, viene a fortalecer la estrategia autogestiva presente en muchos

6 A pesar de la importancia de este desborde popular, las fuentes para analizarlo son escasas y poco concluyentes. Duque y Pastrana, por ejemplo, señalaron la existencia, a mediados de 1972, de 312 campamentos en Santiago, lo que ya hablaría de un aumento de 254 en relación con la cifra dada para el período 1964-1970, mientras que Cofré plantea que en el período 1970-1971 (junio) se habrían registrado 276 tomas de terreno, cifra a la que se le deben sumar las 68 tomas de terreno consignadas por la prensa revisada en el período que comprende desde junio de 1971 al 11 de septiembre de 1973. Con todo, en el período que pretendemos establecer como análisis (1964-1973) podemos llegar a contabilizar, al menos, 402 campamentos en el Gran Santiago surgidos a partir de la práctica de la toma de terrenos. Ahora, es evidente que la “dimensión” que establece Cofré puede ser amplificada aún más sumando otras investigaciones. Por ejemplo, solo si se considera lo señalado por Joaquín Duque y Ernesto Pastrana, los que consignan que entre septiembre de 1971 y mayo de 1972 se habrían registrado 88 tomas en el Gran Santiago, la cifra total aumentaría, en función de que solo en este período se superan las 68 ocupaciones que Cofré logra calcular según información de prensa. Así, si mezcláramos ambas fuentes, la cifra final podría ascender a 386 tomas de terreno durante el período 1970-1973, llegando a las 444 para el período 1964-1973. Ver Joaquín Duque y Ernesto Pastrana, “La movilización reivindicativa urbana de los sectores populares en Chile: 1964-1972,” pp. 255-268 y Borís Cofré, *El Movimiento de Pobladores del Gran Santiago, 1970-1973*. Santiago: Universidad de Santiago de Chile, 2011, capítulo II.

de estos campamentos al apostar por una "...estructura democrática de dirección con una estructura horizontal constituida por los frentes creados para atender a las necesidades más inmediatas de la población (salud, educación, vigilancia, justicia, etc.)" (Pastrana y Threfall, 1974: 69).

Una influencia de los partidos importante, pero que no redujo la acción de los pobres urbanos a simple clientela política. Como plantea Cofré:

Contrario a lo que comúnmente se supone, en este estudio se ha constatado una relación más cercana al equilibrio entre los pobladores y los militantes de partidos que a la dirección (o manipulación) absoluta de alguna de las partes, entre otras razones porque muchos de los dirigentes tenían la doble condición de poblador y militante (2011: 45).

Las luchas por el equipamiento urbano: Entre el control territorial y el apoyo a la UP

Si bien los pobres urbanos en Santiago habían desarrollado una amplia experiencia autogestionaria en lo que a construcción de viviendas se refiere, al revisar las formas de conquista del equipamiento urbano básico durante el período de la UP –lo que se extiende en este período a las estrategias de subsistencia–, esta dinámica autogestionaria se torna más compleja, por un lado, si bien se avanzaba en la conciencia y práctica autogestionaria, esto convivía con el discurso emanado desde el gobierno popular que planteaba estas necesidades como derechos sociales, lo que hizo que la capacidad autogestiva se combinara –y descansara– con estrategias de presión hacia las autoridades buscando la resolución de estas problemáticas desde la esfera estatal, en una relación simultánea de presión y fidelidad política con la UP y la figura de Allende⁷. Pero, por otro lado, este tema debe ser colocado en un contexto político complejo, en tanto el boicot económico sostenido

7 Cuando nos referimos a equipamiento urbano hacemos mención a demandas por agua potable y alcantarillado, electricidad, transporte público y pavimentación de calles. Ahora, si analizamos las diversas formas en que los pobladores se movilizaban en torno a estas demandas buscando ejercer presión hacia el Estado (en un repertorio de acción que incluía la toma del Ministerio de Vivienda, de municipios y otros edificios; la ocupación de los terminales de buses; el bloqueo de calles, la marcha y el mitin o concentración), el análisis de prensa realizado por Garcés con base en la información consignada en prensa en el período septiembre de 1970-septiembre de 1973, muestra un promedio de una movilización (lo suficientemente significativa como para ser consignada por dichos medios de comunicación) cada dieciséis días. Ver Mario Garcés, "El movimiento de pobladores durante la UP: De las 'tomas de sitios' a la formación de poblaciones," *Fondecyt*, n° 1100142, 2010-2011, citado en Cofré, 2001: 84.

que sufrió la UP se sintió con fuerza en los sectores populares, lo que requirió innovar, potenciar y desplegar toda su capacidad autogestiva y de respuesta en estrategias que, a su vez, tendieron a hacerse autónomas del poder político institucional (aunque, en la mayoría de los casos, estas se realicen discursivamente como una forma de apoyo o defensa del gobierno), como se dio en el plano del abastecimiento y la subsistencia con las Juntas de Abastecimiento y Precios (JAP) y los Almacenes del Pueblo, o en el plano de la seguridad pública y la administración de justicia con los comités de vigilancia y pioneras experiencias de tribunales populares de justicia (cf. Fiori, 1973; Cofré, 2011, cap. IV); iniciativas que comenzaron a denominarse poder popular pero que, por su carácter embrionario, no encontraron el apoyo necesario en los partidos de izquierda, quedando sin un catalizador político a medio camino entre el germen de un nuevo Estado y la base de apoyo gubernamental, posición en que fueron sorprendidas por el golpe de Estado de septiembre de 1973.

Balance y proyecciones: El poder urbano popular

A la hora del balance, al comparar los procesos de poblamiento popular en Santiago de Chile y Lima, Perú, en la segunda mitad del siglo XX, hay elementos similares necesarios de destacar –más allá de la aparente sincronía con la que se producen ambos fenómenos en sus períodos "clásicos"– y que permiten formular hipótesis de trabajo posibles de ser profundizadas en futuras investigaciones. En ese sentido, el elemento fundamental que se presenta en ambos casos es la extraordinaria capacidad de estos grupos de migrantes de construir(se) un lugar en la ciudad. Independiente de la precariedad en que se levantan sus soluciones habitacionales –condicionadas por sus niveles inestables de inserción laboral–, las sucesivas oleadas que inundaron los espacios urbanos se encontraron en una situación paradójica: frente a un sistema económico que no era capaz de absorberlos, una ciudad que no los consideraba y una clase política que no se hallaba preparada para encarar el desafío del crecimiento urbano popular (por tanto, en una situación de orfandad económica y política), estos sectores supieron transformar esta ausencia en posibilidad, fortalecimiento sus prácticas asociativas y organizativas, su autonomía cultural, económica y política, aumentando con ello sus dinámicas autogestionarias. Sin embargo, aunque parezca evidente, este proceso de (auto)construcción como sujeto histórico colectivo debió darse, en ambos casos, a contrapelo de un marco legal que regía las políticas habitacionales, transgrediéndolo algunas veces al amparo de la legitimidad de sus demandas, pero retrocediendo otras en función de los apoyos que, variablemente, podía conseguir con la clase política

civil y militar. Así, este proceso de aprendizaje derivó, en ambos casos, en la maduración de un repertorio de acción más o menos definido, que les permitió no solo consolidarse en el espacio urbano –y frente a la clase política– sino además multiplicar y fortalecer las experiencias de las nuevas generaciones, y las oleadas sucesivas de migrantes que seguían los pasos de los pobladores pioneros.

Ahora, al enfocarnos en la relación que establecieron estos sectores populares con el Estado, los casos de Santiago y Lima presentan características comunes a considerar. En primer lugar, ambos procesos se gestaron en una situación de descampado institucional en torno al tema de la vivienda popular. Por ello, cada respuesta dada por la institucionalidad tuvo un carácter reactivo, lo que permitió a los pobres de la ciudad jugar en las fronteras de la legalidad a partir de su masividad como actor y de la imposibilidad de la clase política de desconocer la problemática. Ello permitió que, frente a un amplio proceso de invasión, la clase política haya terminado aceptando este repertorio de acción en tanto lo asumía como una válvula de escape a una presión popular creciente por vivienda, postura que, a la larga, terminó perfeccionando las formas de ocupación y negociación de los pobres urbanos con la clase política.

En segundo lugar, los pobres urbanos de Lima y de Santiago tuvieron que pasar por tránsitos históricos en los cuales esta clase política –civil o militar– intentó retomar el rol protagónico de estos procesos que no se enfocaba solo en controlar la construcción del espacio urbano por parte del Estado, sino también –y fundamentalmente– en dirigir su proceso de integración política y cultural (en el caso peruano, a través de la política desarrollada por Prado y Belaúnde Terry –al menos en su primer período– y en el caso chileno el gobierno de Frei Montalva; ambos sustentados implícita o explícitamente en la Teoría de la Marginalidad). Por ello, además, ambos gobiernos apuntaron a crear modelos de corporatismo-estatal (el caso de Sinamos en Perú y de Promoción Popular en Chile); estrategias antisubversivas que terminaron fortaleciendo a los pobres urbanos al desarrollar procesos de concientización y prácticas asociativas y organizativas.

Ahora, en el plano de las diferencias, hay un elemento de importancia en relación con la forma en que en ambos países se vincularon los ciclos de poblamiento popular, en su período “clásico”, con los procesos políticos que los enmarcan y los grados de representatividad que mostraron las dirigencias políticas. En ese sentido, el período “clásico” limeño se da en un contexto de mediano plazo –alrededor de treinta y cinco años–, donde la clase política (civil o militar) experimentó un largo proceso de ahondamiento de su crisis de representatividad, lo que de una forma u otra terminó fortaleciendo la lógica autónoma de los sectores populares. Sin embargo, en el caso de Santiago de Chile

se dio un fenómeno inverso en tanto la segunda etapa de su período “clásico” (1964-1973) se dio en un contexto donde la clase política civil ganó amplio respaldo popular en sus propuestas, por ser estos últimos gobiernos que colocaron en el tapete la problemática habitacional, enmarcándola en un proyecto mayor de transformación social, aunque con enfoques muy dispares en torno al rol de la sociedad civil –y los sectores populares– en este. Esta tendencia hizo que la práctica se volviera tensa (y, con ello, las lealtades mutuas entre clase política y pobres urbanos), llevando a los sectores populares urbanos a un dilema de difícil resolución: fortalecer las tendencias a constituir poder a partir del control territorial (a través de organizaciones y acciones que juegan en el límite de lo legal), pero como una manera de apoyo gubernamental, sobre todo con la UP, la que a su vez luchaba por ordenar sus filas en pos de respetar el orden constitucional.

El poder de/en la acción de los pobres urbanos

¿Se puede leer, en la acción de los pobres urbanos en esta etapa, una expresión de poder popular? Y si la respuesta es afirmativa, ¿qué tipo histórico de poder configuraron?

La evidencia sugiere que la acción de poblar determinado espacio por parte de los pobres urbanos no se redujo a la mera conquista de un lugar –individual– en la ciudad sino, más importante aún, gestó verdaderas ciudades “otras”, espacios en los cuales se encarnaron nuevas formas de asociatividad y control territorial, con altos grados de participación, decisión y autogestión, bajo modelos no previstos que se constituyeron, por la fuerza de los hechos –siempre colectivos y colectivizantes–, en gérmenes de una nueva institucionalidad basada en la legitimidad de la acción y decisión colectivas.

Lo anterior, sostenemos, nos permite hablar de la configuración de un particular poder popular territorial en la acción histórica de los pobres urbanos. Recogiendo lo planteado por Miguel Benasayag y Diego Sztulwark (2000), si hacemos la distinción entre el poder como “potestas” (coerción) y el poder como “potentia” (posibilidad, capacidad), podemos asumir que solo este último, el terreno de la “potencia”, es capaz de dar cuenta –en última instancia– de fenómenos de transformación social como el analizado. Esto porque, siguiendo a los autores señalados, este poder como “potencia” es el que, en tanto refiere al despliegue de capacidades creadoras de nuevos sentidos y prácticas, nos permite superar la visión institucionalizada del cambio social en la que solo un proceso de toma del poder (de una capacidad de coerción que tienen otros, que el pueblo no posee) puede asegurar un proceso

real de cambios —de arriba hacia abajo— y hace visible otras expresiones como la de los pobres urbanos⁸, que podemos caracterizar como potencia plebeya desplegada en procesos de creación de ordenes sociales diferentes.

Ahora, la clave de este despliegue práctico de la potencialidad —el poder popular territorial— está en la posibilidad de poder encarnar dicha nueva sociedad —en potencia— en un espacio determinado que, en estos casos, en función de su marginación espacial (los bordes de la ciudad, las riberas de los ríos, los sitios eriazos o alejados de los círculos de compraventa) fueron forzosamente ejercicios de (y en) autonomía.

Hacia esa línea de análisis parece apuntar el uruguayo Raúl Zibechi (2008: 179-250) en su estudio sobre las continuidades en la práctica histórica de los sectores populares urbanos del continente. En su interpretación, es precisamente esta posibilidad de encarnar colectivamente sus modelos y lógicas asociativas y organizativas, manteniendo y re-creando espacios bajo su control y posesión, lo que les ha permitido no solo resistir los embates del sistema (neoliberal), sino que, además, han convertido dichos “espacios” en “territorios” en los que, sustentados por la reconfiguración de las relaciones comunitarias, se estarían reconfigurando como una especie de “contrapoder desde abajo”, una potencia emancipatoria bautizada como “poder no estatal” (Zibechi, 2007: 127-128) en los que, revitalizando el análisis que el peruano Matos Mar hiciera a mediados de los 80, estaríamos en presencia de dos modelos de sociedad en confrontación, aunque esta confrontación ya no se dé de manera frontal, sino a través de “una labor de zapa de millones de participantes en la ‘otra sociedad’” (Matos Mar, 2005: 101).

Sin embargo, la propuesta de Zibechi, aunque alentadora, es aún muy reciente y refuerza la necesidad de mayores estudios que puedan profundizar el análisis —tanto teórico como práctico— de este nuevo poder, tanto de las experiencias pasadas como de las en curso. Y si estas líneas contribuyen como provocación a seguir con ello, nos damos por satisfechos.

8 Es más, bajo la mirada de estos autores, este “poder” que debe tomarse —y no crearse ni desplegarse— demuestra ser, en el fondo, precisamente el punto cúlmine de la impotencia, de la incapacidad, de la inmovilidad en tanto la función última de esta “potestas” es coartar los espacios de desarrollo de la capacidad, de la “potencia.” Ver Miguel Benasayag y Diego Sztulwark, *Política y situación. De la potencia al contrapoder*, 2000, capítulos II y III. Es importante señalar que esta visión es similar a las reflexiones que están desarrollando una serie de autores en América Latina (Raúl Zibechi, Colectivo Situaciones, John Holloway, Luis Mattini), a partir del análisis de los movimientos sociales latinoamericanos recientes.

Fuentes

- Barreda, José y Ramirez Corzo, Daniel (2004). “Lima: Consolidación y expansión de una ciudad popular,” *Peru Hoy*, n° 6, Lima, Desco, Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.
- Benasayag, Miguel y Diego Sztulwark (2000). *Política y situación. De la potencia al contrapoder*. Buenos Aires: De Mano en Mano, 2000.
- Cofré, Boris (2011). *El Movimiento de Pobladores del Gran Santiago, 1970-1973*. Santiago, Tesis de maestría, Universidad de Santiago de Chile.
- De Ramón, Armando (2000). *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Sudamericana.
- Del Pozo, José (2009). *Historia de América Latina y el Caribe. De la Independencia hasta hoy*. Santiago: LOM.
- Di Tella, Torcuato (1997). *Historia de los partidos políticos en América Latina, Siglo XX*. Santiago: FCE.
- Duque, Joaquín y Ernesto Pastrana (1972). “La movilización reivindicativa urbana de los sectores populares en Chile: 1964-1972,” *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales*, n° 4, Santiago, Flacso.
- Etienne, Henry (1977). “El desarrollo urbano y los sectores sociales en los barrios de Lima metropolitana,” *Nueva Sociedad*, n° 30, Venezuela.
- Fiori, Jorge (1973). “Campamento Nueva Habana: Estudio de una Experiencia de Autoadministración de Justicia,” *EURE*, vol. III, n° 7, Santiago.
- Garcés, Mario (s/f). “Las tomas en la formación de Santiago,” en *El mundo de las poblaciones*. Santiago: LOM.
- (2003). *La revolución de los pobladores, treinta años después*, citado el 7 de noviembre de 2008, disponible en <http://archivochile.com/entrada.html>
- Ludeña, Wiley (2006). “Ciudad y patrones de asentamiento. Estructura urbana y tipologización para el caso de Lima,” *EURE*, vol. XXXII, n° 95, Santiago de Chile.
- Matos Mar, José (2005). *Desborde popular y crisis del Estado. Veinte años después*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.
- Meneses Rivas, Max (1992). “Enfoques teóricos sobre la realidad urbano popular en el Perú,” *Fermentum*, año 2, n° 3, Mérida.
- Pastrana, Ernesto y Mónica Threfall (1974). *Pan, techo y poder. El movimiento de pobladores en Chile (1970-1973)*. Buenos Aires: Ediciones Siap-Planteos.
- Riquelme, Alfredo (1985). *Promoción popular y la educación para la participación (1964-1970)*. Santiago: Documento de Trabajo n° 72, Ediciones Sur.
- Rodríguez, Alfredo y Helan Jaworski (1969). “Vivienda en barriadas,” *Cuadernos Desco*, n° 4, Lima.

- Tokeshi, Juan (2006). "Cambios socioculturales, vivienda y urbanización en Lima," *Interculturalidad*, n° 3, citado el 7 noviembre 2008, disponible en http://interculturalidad.org/numero03/3_04.htm
- Zibechi, Raúl (2008). "Las periferias urbanas. ¿Contrapoderes de abajo?" en *Autonomías y emancipaciones. América Latina en Movimiento*. Santiago: Quimantú.
- (2007). *Dispersar el poder. Los movimientos como poderes antiestatales*. Santiago: Quimantú, 2007.

REPENSAR EL PROYECTO NACIONAL VENEZOLANO A TRAVÉS DE LOS PLANES DE DESARROLLO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE CARACAS 1936-1945

Víctor David Salcedo Arana

Fecha de entrega: 27 de agosto de 2016
Fecha de aceptación: 1 de octubre de 2016

Resumen

Tras la muerte del dictador Juan Vicente Gómez se ensaya la posibilidad de orientar al país hacia un nuevo destino político con amplia base democrática, que combata el atraso constitucional y que igualmente apunte hacia una modernización del espacio geográfico urbano. En tal sentido, gracias al crecimiento económico producto de la renta petrolera, el proyecto político propuesto entre 1936-1945, promovió y emprendió el desarrollo arquitectónico de Caracas, mediante el primer Plan de Urbanismo de la ciudad capital (1938). El objetivo de esta investigación es poder reflexionar sobre los fines y funcionalidades de tal desarrollo urbano, mediante las concepciones modernistas que regirán el convulsionado contexto venezolano de la época.

Palabras clave: Proyecto Político, Modernidad, Desarrollo Urbano, Caracas.

Rethinking the Venezuelan National Project through the Urban Development Plans of the City of Caracas 1936-1945

Abstract

After the death of the dictator Juan Vicente Gómez, the possibility of orienting the country towards a new political destiny with a broad democratic base, that tackles the constitutional backwardness and that also points towards a modernization of the urban geographic space, is tried. In this sense, thanks to the economic growth produced by the oil revenue, the political project proposed between 1936 and 1945, promoted and undertook the architectural development of Caracas, through the first Urbanization Plan of the capital city. The objective of this research

is to be able to reflect on the aims and functionalities of such urban development, through the modernist conceptions that will govern the politically convulsed context.

Key words: Political Project, Modernity, Urban Development, Caracas.

Antecedentes históricos: Petróleo y soberanía nacional

Con la muerte del general Juan Vicente Gómez, el 17 de diciembre de 1935, finaliza una de las más largas y férreas dictaduras del siglo XX latinoamericano. Gómez había tomado el poder en 1908, estableciendo un sistema represivo que coartaba los derechos humanos y las libertades políticas. Para entonces, Venezuela presentaba un panorama desalentador en términos económicos y demográficos¹, no obstante, desde los años 20, se inicia una importante participación en el mercado internacional de hidrocarburos, generando cambios sustanciales en la economía nacional que, hasta entonces, era netamente agrícola.

En apenas unos años, el país se convirtió en el segundo productor mundial de petróleo, superado solo por los Estados Unidos. La entrada de Venezuela al mercado petrolero internacional contó, desde sus inicios, con el tutelaje estadounidense, siendo el capital extranjero el principal inversionista de la producción petrolera venezolana. Este asunto, señala el historiador Oscar Battaglini, definió dos hechos importantes en la dinámica política interna, veamos:

En primer lugar, el aparato productivo que surge, lo organiza directa y exclusivamente el imperialismo (...) Esto quiere decir que no se produce una asociación de capitales entre el imperialismo y el capital interno en la producción de petróleo. El capital es aportado, entonces, íntegramente por las compañías extranjeras (...) Y en segundo lugar, el imperialismo organiza (actuando directamente como en los tiempos del viejo colonialismo) un Estado fuerte y verdaderamente centralizado a cuyo frente aparecen los remanentes de la vieja oligarquía (...) los cuales pactan con el imperialismo a cambio de la preservación de sus mezquinos intereses de clase (Battaglini, 2006: 15-16).

1 La economía, de tipo agrícola, se basaba en la producción y exportación de café, cacao y otros productos. El café era el principal rubro de exportación, superado, a partir de 1928, por el petróleo. Según el censo de población de 1920, Venezuela contaba con apenas 2.411.952 habitantes, quienes en su mayoría vivían en zonas rurales.

A partir de estos factores, la dictadura revitalizó su poder político-militar², representado en la persona del caudillo, quien ejercía autoridad sin ningún tipo de soporte constitucional. La acción represiva de la dictadura jugó un papel fundamental para el mantenimiento del orden establecido y, claro está, en el modelo de producción petrolera, garantizándole a las compañías transnacionales y a la clase dominante el provecho de los ingresos que derivan de dicha renta.

En tal sentido, el petróleo venezolano se convirtió en el eje estratégico y en negocio lucrativo para el imperialismo estadounidense. Mientras, el Estado venezolano fortalecía el aparato administrativo y militar, sin embargo, se sometía al país a una acentuación de dependencia colonial y a un proceso de debilitamiento de los procesos democráticos, con el acrecentamiento de la persecución y represión a las organizaciones políticas, sindicales, entre otras.

El derrumbe de la actividad agrícola, que había constituido la base de la economía venezolana, se produjo casi inmediatamente debido a la creciente importancia que había adquirido el petróleo para la economía nacional. El gobierno de Gómez intentó detener la estrepitosa caída de la agricultura creando, en 1928, el Banco Agrícola y Pecuario, no obstante, incentivó la protección de los intereses de la oligarquía terrateniente y latifundista, así como la entrega de tierras a particulares, generalmente allegados al dictador:

El Estado procuraba proteger a la oligarquía terrateniente la cual empezaba a experimentar una aguda crisis, no solo como reflejo de los desajustes mundiales del capitalismo, sino por efecto del auge petrolero en la vida económica de la nación. Entonces, el interés oficial era fortalecer la estructura agropecuaria, elevar su productividad y estimular su modernización (...) esta práctica se caracterizó por mantener en sus líneas generales las bases agrarias del sistema (donde, frente al latifundio, la gran masa campesina continuaba marginada de la gran producción y de los beneficios), y contribuir a la vigencia de la mentalidad primario-exportadora de las clases dominantes, signo ideológico de las viejas relaciones de dependencia neocolonial (Rodríguez, 2015: 85-86).

2 Con el inicio de la llamada "era petrolera" en Venezuela, Juan Vicente Gómez consolidó la restructuración del aparato administrativo estatal y militar. En 1910 había inaugurado la Academia Militar de Venezuela, formalizando de este modo la creación del primer Ejército Nacional, al cual dotó de una importante infraestructura bélica. Posteriormente, Gómez emprendió un plan de desarrollo urbanístico de Maracay, ciudad conocida como la favorita del dictador, donde además de construir un conjunto de obras civiles, edificó importantes obras militares, tales como las instalaciones de la Escuela de Aviación Militar y los cuarteles Simón Bolívar, de Infantería, y General Páez, de Caballería.

Asimismo, la situación de la población campesina³ empeoraba, ya que la incipiente industria petrolera se mostraba reacia a obtener una mano de obra que carecía de exigencias técnico-académicas y de salud⁴, atizando de este modo las desigualdades sociales y el sometimiento de la población a una situación de vejección y empobrecimiento.

A finales de 1935, las condiciones socioeconómicas de la sociedad venezolana no habían cambiado sustancialmente. No obstante, con la muerte del general Gómez y la asunción de Eleazar López Contreras al poder se ensaya la posibilidad de avanzar en la construcción de un proyecto nacional democrático. Aun así, las fuerzas políticas aliadas al régimen intentarán darle continuidad al legado político de Gómez, lo que originará un período de pugnas, donde las partes involucradas intentarán dominar la escena política venezolana.

Contexto nacional: Continuidismo y ruptura del orden establecido

1935-1941: Orden y cordura

Un día después de la muerte de Juan Vicente Gómez, el Consejo de Ministros nombró al general Eleazar López Contreras, quien hasta entonces se había desempeñado como ministro de Guerra y Marina, como presidente de la nación. En tal sentido, son las fuerzas políticas ligadas a dicha dictadura, entiéndase el Congreso Nacional, el Ejército, la jerarquía de la Iglesia católica y los grandes terratenientes, acompañados del tutelaje imperialista, las primeras que se debaten entre darle continuidad al legado dictatorial y emprender un nuevo proyecto nacional, pero siempre que este no debilite ni ponga en juego sus intereses de clase.

Se trata entonces del inicio de un complejo proceso de transición, en el cual se promovieron ciertas libertades políticas y donde estos factores e intereses de poder que se derivan del régimen puedan convivir entre ellos. Asimismo, en medio de esta efervescencia nacional, la presión popular expone la necesidad de enrumbar al país en una dinámica con amplia base democrática, que atienda y de respuestas concretas a las necesidades de los venezolanos y combata el atraso generalizado en el

3 Se estima que entre el período 1930-1946, la población rural o campesina alcanzaba el 71 por ciento de la población total del país, que estaba conformada por 3.467.839 habitantes. Esta y otras estadísticas pueden revisarse en "Las cifras de la continuidad y la ruptura," *Memorias de Venezuela*, n° 18, Caracas, febrero de 2001, p. 39.

4 Según cifras aportadas por Battaglini, el índice de analfabetismo para la época, superaba el 60 por ciento, mientras que en algunos territorios llegaba al 95 por ciento. De igual manera, el porcentaje de enfermedades como la sífilis, el paludismo o la tuberculosis, significaba un severo problema sanitario en las regiones rurales, cf. Battaglini, 2006: 26.

que estaba sumergido el país. En tal sentido, el periodo de posdictadura se caracterizó por la constante confrontación de estas fuerzas políticas que intentaban darle inicio a la vida democrática nacional:

...avanzar en esa dirección y en los términos propuestos era, en esos momentos, una cuestión más hipotética que real; en primer lugar, porque no había unidad de criterio político en el bloque de poder acerca del camino a seguir —entre dictadura y democracia— para la recomposición del cuadro político interno (...) Y en segundo lugar, por la existencia de un movimiento popular en ascenso que presiona en una dirección distinta a la del proyecto político del bloque dominante y compromete —por ello— la estabilidad y continuidad del orden gomecista existente (Battaglini, 2006: 65).

Los años subsiguientes desnudaron la crisis política en la cual estaba sumergido el país. Desde principios de 1936, el presidente López Contreras, consciente de la situación, impondrá diversas medidas gubernamentales, entre las que figuran la suspensión de las garantías constitucionales y la coacción contra las protestas y levantamientos del campesinado, movimiento obrero, estudiantes, etc.

Muestra de ello fue la respuesta gubernamental que terminó violentamente con una nutrida protesta de 40.000 manifestantes en los alrededores de la plaza Bolívar de Caracas. La movilización, realizada el 14 febrero de 1936, contó con la intervención del Ejército, dejando un saldo de varios muertos y centenares de heridos. El presidente tuvo que recular, revocando el decreto de suspensión de las garantías constitucionales y presentando, el 21 de febrero del mismo año, el llamado Programa de Febrero (Suárez, 1983, t. I: 123-134), programa político en el que expuso sus lineamientos relacionados con higiene, educación, obras públicas⁵, agricultura, defensa de la nación, política exterior, entre otros puntos de interés nacional.

Estos lineamientos impactaron directamente en la reorganización de la administración de las políticas fiscales y comerciales, concretamente con la promulgación de la Ley de Hacienda Nacional, la creación de la Contraloría General de la República en 1938 y la fundación del Banco Central de Venezuela en 1939; así como en la reglamentación de las relaciones laborales, con la creación de la primera Ley del Trabajo. Asimismo, de este plan surgió la creación del Ministerio de Sanidad y Asistencia Social y un plan nacional de higiene contra la tuberculosis, sífilis y otro tipo de enfermedades.

5 En esta área no se definen las tareas específicas a desarrollar, solo se indica: "En materia de obras públicas, el departamento respectivo, además de atender a la construcción de aquellas cuya necesidad se indica en el trascurso de este plan, formulará y pondrá en ejecución las que satisfagan las necesidades del país en otros aspectos" (Suárez, 1983, t. I: 134).

Por otra parte, este período estuvo caracterizado por el surgimiento de diversas organizaciones políticas, estudiantiles y sindicales. Las propuestas de estas organizaciones se concentraron en la democratización de la vida política nacional, entre los nacientes partidos políticos figuran el Partido Republicano Progresista (PRP), la Unión Nacional Republicana (UNR), el Frente Obrero (FO), el Bloque Nacional Democrático (BND), el Movimiento de Organización Venezuela (ORVE). Este bloque de partidos surgía con claras influencias revolucionarias, sus integrantes, en su mayoría jóvenes que habían luchado contra la dictadura gomecista, se habían formado bajo la teoría marxista y al calor de la revolución rusa.

La participación estudiantil estuvo articulada por la Federación de Estudiantes de Venezuela (FEV), mientras que a la par se levantaba un sólido movimiento obrero con la formación de numerosos sindicatos en todo el país:

Los obreros que habían actuado en el movimiento gremial desde el año 19 y los que pertenecían a las sociedades mutualistas sostuvieron reuniones para formar sindicatos, con cierto temor de usar siquiera la palabra sindicato (...) En el estado Zulia estaba bastante adelantando el trabajo clandestino para la futura creación de células sindicales. En Caracas se suscribieron invitaciones para formar el gremio de los trabajadores gráficos, se constituyeron organizaciones de tipógrafos, litógrafos, carpinteros, zapateros, telegrafistas, panaderos, tranviarios, tabaqueros, albañiles y choferes. En agosto del 36 se fundó la Asociación Nacional de Empleados (...) se reestructuró la Federación Nacional de Maestros, que actuaba en la clandestinidad desde 1932 (Lárez, 1992: 21).

La coyuntura nacional signada por el crecimiento de la participación popular contó con la contención de parte del gobierno de López Contreras para evitar el colapso del orden pactado por la elite política. La génesis del anticomunismo en Venezuela podemos encontrarla en la dictadura de Gómez, con la invención del inciso sexto del artículo 32 de la Constitución de 1928, que prohibía la propaganda comunista. En tal sentido, y ante el peligro que significaba tal crecimiento, la Constitución de 1936, proclamada por el gobierno lopecista, le dio continuidad al cuestionamiento del comunismo y en contra de quien se presuma comunista:

Se consideran contrarias a la independencia, a la forma política y a la paz social de la nación, las doctrinas comunista y anarquista, y los que las proclaman, propaguen o practiquen serán considerados traidores a la patria y castigados conforme a las leyes⁶.

6 Constitución de 1936, disponible en http://constituciones1931-1945.blogspot.com/2008/08/2_17.html

Asimismo, se señalaba:

Podrá en todo tiempo el Ejecutivo Nacional, hállese o no suspendidas las garantías constitucionales, impedir la entrada al territorio de la República o expulsarlos de él, por el plazo de seis meses a un año si se tratase de nacionales o por tiempo indefinido si se tratase de extranjeros, a los individuos afiliados a cualquiera de las doctrinas antedichas, cuando considerare que su entrada al territorio de la República o su permanencia en él pueda ser peligrosa o perjudicial para el orden público o la tranquilidad social⁷.

Bajo estos términos se inició la persecución y disolución de los grupos de izquierda y sindicatos, expulsando además a los principales líderes de los partidos del país, entre ellos Rómulo Betancourt, Gustavo y Eduardo Machado, Miguel Acosta Saignes, Gabriel Bracho Montiel, Miguel Otero Silva, entre otros.

Al final de su período presidencial, López Contreras había confiado en Isaías Medina Angarita, su ministro de Guerra y Marina, para la sucesión presidencial. La colación política oficialista, que se presentó para las elecciones parlamentarias de octubre de 1940, logró la mayoría necesaria para continuar en el poder. En efecto, Medina Angarita asume la presidencia de la República el 5 de mayo de 1941, reabriendo una vez más la posibilidad de abordar un proyecto político verdaderamente democrático.

1941-1946: Democracia o barbarie

Durante este período, el Estado venezolano presenta y trata de desarrollar, en palabras del profesor Battaglini, un "proyecto de reorganización capitalista de la sociedad venezolana," que se impulsó bajo el liderazgo del también militar Isaías Medina Angarita. Este proyecto, de carácter modernista⁸, apuntaba a atender el área productiva petrolera y agraria, y en términos políticos, enrumbar al país a la plena constitución de la democracia a través de la implementación del sufragio universal,

7 *Íd.*

8 La palabra "moderno" o "modernista" alude, en el imaginario colectivo, a la idea de avance y mejora de una situación en relación con un precario pasado. Como concepto está íntimamente relacionado con la idea de proyecto político, es decir, con la idea de reorganización de las fuerzas, valga la redundancia, políticas, en torno al desarrollo de las aspiraciones humanas. Sobre esta temática se recomienda la lectura de Samuel Hurtado Salazar, *Élite venezolana y proyecto de modernidad*, 2000.

directo y secreto. En resumen, los principales objetivos del gobierno medinista son:

1. La modernización o transformación evolutiva de las estructuras institucionales del Estado venezolano y de sus contenidos políticos e ideológicos. 2. La superación del carácter rentístico-petrolero, parasitario y atrasado de nuestra economía, e iniciar en su lugar, un proceso económica de base reproductiva (...) industrializado y, en general, productor de riquezas (Battaglini, 1997: 15).

De esta manera, Medina Angarita se va distanciando de las políticas represivas de sus antecesores, estableciendo un conjunto de reformas institucionales, un ambiente de pluralismo y la ampliación de libertades políticas, individuales, etc. En este nuevo contexto de apertura democrática resalta la legalización de los partidos Acción Democrática (AD) y del Partido Comunista de Venezuela (PCV)⁹, así como el surgimiento de otras organizaciones políticas. De igual manera, se promovió la participación del movimiento obrero, que iniciaba una nueva etapa en defensa de sus reivindicaciones y derechos laborales.

Este resurgir de las organizaciones políticas reabrió, a su vez, el debate sobre la democracia nacional, es decir, sobre la necesidad de avanzar en la construcción de la plena participación de todos los venezolanos en la vida política nacional. En términos específicos, la conquista del derecho al voto directo, rompiendo así con el viejo esquema censitario y con un sistema electoral de tercer grado, establecido en la Constitución de 1901.

Sobre dicho tema aún persiste la controversia acerca de a quién se le debe atribuir la constitución de la democracia en Venezuela¹⁰, no pretendemos extendernos en esta discusión, lo que nos interesa apuntar es que las acciones políticas del medinismo incidieron en la consolidación del sistema democrático en el país y en los sucesos que se desarrollaron a posteriori.

9 El presidente Medina eliminó el inciso de la Constitución que prohibía el comunismo en el país e ilegalizaba cualquier organización partidaria de dicha doctrina. Incluso, el Partido Democrático Venezolano (PDV), partido de gobierno creado en 1941, estableció acuerdos con los comunistas, con quienes presentó listas conjuntas para las elecciones municipales de 1944, pretendiendo frenar el ascenso de Rómulo Betancourt y el partido Acción Democrática.

10 La posición del partido Acción Democrática sobre este debate es ampliamente conocida. El llamado partido blanco lideró y justificó el golpe de Estado en contra del presidente Medina Angarita, para tomar el poder en el periodo subsiguiente. Durante el Trienio Adeco (1945-1948), AD ascendió al poder bajo la figura de Rómulo Betancourt, quien para ellos es el “padre de la democracia venezolana”.

Ciertamente, el presidente Medina no decretó la universalidad del voto, no obstante, el mandatario promovió y le dio ejecución el 20 de septiembre de 1945, a la Ley de Elecciones, que dictaminó el voto directo para las elecciones de los diputados del Congreso Nacional, el voto de las mujeres para las elecciones municipales y el sistema de representación de las minorías, gestión que se vio interrumpida con el golpe de Estado del 18 de octubre del mismo año, fraguado por la Unión Militar Patriótica (UMP), liderada por Marcos Pérez Jiménez, y AD:

El problema de la universalidad del voto se vio agravado por la ausencia de una estrategia comunicacional en el manejo de los grandes hechos de la política y la economía. En efecto, la promesa de Acción Democrática (AD) de reimplantar el voto directo y secreto (...) fue su tesis principal, agregándole el carácter de universalidad (voto femenino) y apilando su base a los mayores de 18 años, incluyendo a los analfabetas (...) Esa promesa la reforzó centrando su discurso político en pan tierra y trabajo, lema que motivó profundamente a obreros, campesinos y jóvenes universitarios (Gómez, 2004: 9).

Es decir, el desarrollo institucional alcanzando por el medinismo es palpable. Las reformas políticas, económicas y sociales que se emprendieron durante este período; la Ley de Hidrocarburos (1943), que se tradujo en la decisión soberana de frenar la injerencia extranjera en la industria petrolera y que el Estado tuviese mucho más participación en las acciones que competen a la misma, y la Ley de Reforma Agraria (1945), son parte de las iniciativas gubernamentales que sustentan lo antes dicho.

En síntesis, el periodo de la posdictadura, en el que transcurren los gobiernos de dos militares ligados al gomecismo, Eleazar López Contreras (1935-1941) e Isaías Medina Angarita (1941-1945), es una etapa de crisis política generada precisamente por las fuerzas ligadas a dicho régimen, que se debaten entre la continuidad del modelo dictatorial o emprender un nuevo proyecto político con fundamentos democráticos; mientras que a la par florecía un movimiento popular que aglutinaba partidos políticos, sindicatos y organizaciones estudiantiles.

El gobierno lopecista intentó frenar –y así lo logró, ilegalizando y persiguiendo a sus dirigentes– este resurgimiento de las nuevas fuerzas políticas, coartando el posible avance hacia los propósitos ya mencionados. Mientras que el proyecto medinista logró establecer las bases del sistema democrático venezolano, ampliando las libertades y fomentando la participación política a escala nacional.

A pesar de la coyuntura política y del contexto internacional que caracterizan este período¹¹, ambos gobiernos emprendieron importantes planes de desarrollo urbanístico de Caracas, concibiendo la ciudad capital como el núcleo del proyecto político y reflejo del proceso modernizador iniciado concretamente en 1938, a partir de la creación del primer órgano regulador en materia urbana de dicha urbe.

Proyecto nacional y desarrollo urbano de la ciudad de Caracas

¿Caracas, una ciudad?

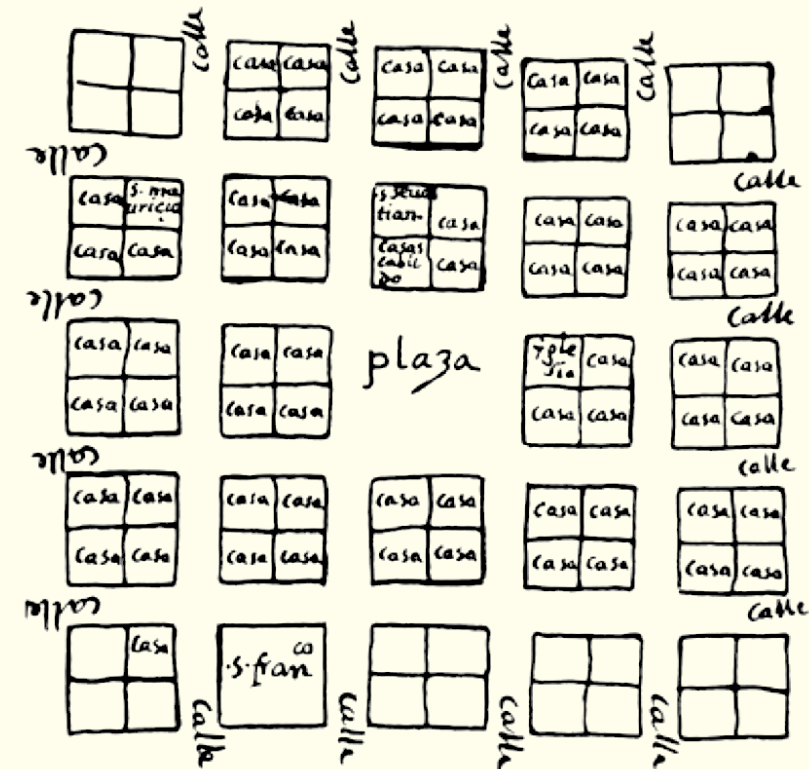
Caracas fue fundada el 25 de julio de 1567, por el conquistador español Diego de Losada. Está ubicada a 922 metros de altitud en el valle de la Cordillera de la Costa, extendiéndose desde las faldas del cerro Ávila hasta las orillas del río Guaire. En 1578 se convirtió en la capital de la entonces Provincia de Venezuela o Provincia de Caracas, que en 1777 se convirtió en la Capitanía General de Venezuela. La incipiente metrópoli fue diseñada de acuerdo con las ordenanzas de la corona española para todas sus colonias, es decir, fue edificada tipo tablero de ajedrez, con la plaza Mayor localizada en el centro, con las casas y la Catedral alrededor de la misma.

De la Caracas cuadrícula y colonial a la Caracas "moderna" de mediados de siglo XX hay, hablando en términos urbanísticos, muchas toneladas de concreto. Desde finales del siglo XIX se había roto con el principio colonial de la ciudad cuadrícula y la incipiente infraestructura caraqueña empezaba a expandirse hacia la zona este del valle donde se ubicaban las grandes haciendas agrícolas, sin ningún tipo de ordenamiento. La ciudad perdió espacios vitales de esparcimiento como las áreas verdes, donde se construían nuevas casas aunque mucho más pequeñas y estrechas, las plazas también perdían su funcionalidad de encuentro y reunión cotidiana para reubicar viviendas y edificios públicos:

Pasan los años y Caracas sigue extendiéndose con gran rapidez, como una mancha de aceite, por todos los rincones del valle, sin orden y sin principios definidos. No es ya propiamente una ciudad, sino que la forman diferentes moléculas; es la dislocación del centro urbano: la ciudad colonial explotó literalmente en poco tiempo (Villanueva, 1966: 21).

11 Es importante recordar que para la época se encontraba en pleno desarrollo la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), conflicto bélico que enfrentó a las grandes potencias del mundo, agrupadas en dos grupos, los Aliados de la Segunda Guerra Mundial (Estados Unidos, la Unión Soviética, Reino Unido y China) y las Potencias del Eje (Alemania, Italia y Japón), donde también intervinieron la mayor parte de los países del mundo. Aunque Venezuela no intervino directamente en este conflicto bélico, participó indirectamente exportando petróleo para las fuerzas aliadas.

IMAGEN 1
PRIMER PLANO DE CARACAS, REALIZADO POR EL GOBERNADOR
JUAN DE PIMENTEL EN 1578



En resumen, la Caracas de inicios del siglo XX era el reflejo de un país atrasado, herencia de una dinámica política convulsionada. No obstante, la ciudad que se empezó a reconstruir durante la década de 1940, es más bien el resultado del auge económico generado por la renta petrolera y de las preocupaciones gubernamentales por la disonancia con la que había crecido la ciudad. No en vano se crea en 1938 el primer ente rector en materia urbanística, con la intención de centralizar las políticas de regulación y modernización de la ciudad capital.

Una dirección y un plan para Caracas

El proyecto político que se inició a partir de 1936, orientado hacia una apertura democrática, se planteó también la atención de los problemas demográficos y de urbanización de las principales ciudades del país, especialmente de Caracas, que en los años subsiguientes se había convertido en punto de atracción masiva de la población del interior del país, como consecuencia de la creciente actividad petrolera. Al respecto, el Ingeniero Ricardo de Sola apunta:

La Caracas de entonces contaba con una población de 283.856 habitantes (Censo 1936), población que era apenas tres veces mayor en relación con la arrojada por el censo de 1873, por lo tanto su crecimiento hasta entonces fue muy lento. Para 1941, cinco años después, la población alcanzó la cifra de 380.099 habitantes. El ritmo de crecimiento había cambiado (De Sola, 1987: 18).

En tal sentido, la Dirección de Urbanismo adscrita al Gobierno del Distrito Federal, creada el 6 de abril de 1938, pretendió atender estas problemáticas. En la presentación del Plan de Urbanismo que preparó y publicó dicha dependencia se detalla:

Por cuanto la ciudad de Caracas acusa un creciente aumento de población y una sensible extensión de su área urbana, complicándose cada vez más los problemas típicos de una gran urbe floreciente, cuyo ensanche y ornato están al margen de un plan armónico de desarrollo científicamente estudiado; y por cuanto Caracas no debe aplazar más su vital necesidad de ser urbanizada conforme a un vasto programa que solucione con eficacia la marcha regular de los servicios públicos de la población y prevea su futuro de gran ciudad moderna¹².

Como se menciona, la principal tarea de dicha Dirección era la de preparar un programa de urbanismo para la ciudad, el cual fue apro-

12 "Creación de la Dirección de Urbanismo"; *Revista Municipal del Distrito Federal*, n° 1, Caracas, 1938, p. 3. Según el estudio mencionado, la Dirección de Urbanismo estaba conformada por un director-ingeniero, un arquitecto, tres topógrafos, dos dibujantes, un dibujante-arquitecto, un estenógrafo-mecanógrafo, un chofer y un portero. De igual manera, se hace referencia a la creación de una Comisión Técnica, la cual fue posteriormente conformada por los arquitectos Carlos Raúl Villanueva, Carlos Guinand, Enrique García Maldonado y Gustavo Wallis. A partir de su creación, la institución celebró un contrato con un grupo de urbanistas franceses, encabezados por el Ingeniero Maurice E. H. Rotival, con la finalidad de "...proporcionar (...) opiniones autorizadas y aquellos programas técnicos necesarios a la buena marcha de los estudios" y formar nuevas generaciones de ingenieros en el tema relacionado.

bado en 1939 y abarcó la conservación y mantenimiento de edificios coloniales, la edificación de zonas residenciales y unidades vecinales, la creación de espacios verdes, de recreación y un importante plan vial que comprendía la construcción de nuevas carreteras y avenidas. El estudio y ejecución de dicho plan se dividió, según las necesidades que se valoraron al realizar el proyecto, en tres categorías: Trabajos Indispensables, Trabajos Reservados y Trabajos Progresivos y Facultativos¹³.

Este Plan de Urbanismo representó un hito en la planificación urbana en Venezuela. Para la época y para generaciones posteriores se tradujo en un planteamiento integral e integrador que atendía y prevenía el crecimiento de la población en la ciudad, programando la construcción de viviendas, sitios de recreación, el ensanchamiento y construcción de las principales arterias viales más importantes en la actualidad. Además, significó el inicio de una nueva etapa, marcada por las transformaciones políticas y de la geografía urbana, que aún conservaba, en ambos aspectos inclusive, profundos rasgos coloniales.

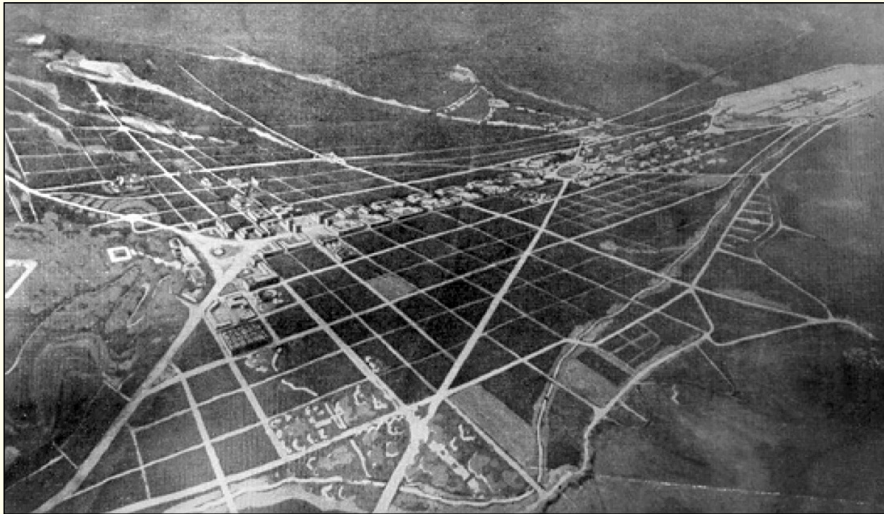
Entre las edificaciones monumentales y las soluciones habitacionales

La obra que nos interesa destacar del mencionado plan es la que está relacionada con la construcción de una avenida (actual avenida Bolívar) que atravesaría gran parte la ciudad, partiendo de la plaza El Calvario (ubicada al oeste de la ciudad), donde se construiría el Capitolio Nacional y el monumento en honor al Libertador Simón Bolívar, hasta el Parque Los Caobos, construido en 1920, en plena dictadura gomecista.

El proyecto urbanístico no solo estaba relacionado con el aspecto modernizador que se le quería dar a la ciudad, sino que está íntimamente conectado con el culto a Bolívar, que oficializa el presidente López Contreras con la creación de las Sociedades Bolivarianas de Venezuela en 1938, es decir, con el proyecto político que se empieza a gestar en pleno período de crisis nacional.

13 Por razones de espacio, no podemos especificar cada una de las categorías mencionadas. No obstante, creemos perentorio señalar que, en su mayoría, las obras planificadas se trataban de la construcción, prolongación y acondicionamiento de vías y carreteras de la ciudad. También se destaca la construcción de varios mercados (de San Juan, del Barrio Colombia, de San José y San Agustín en sus distintas etapas) y otros edificios de carácter público, haciendo especial referencia a los terrenos de la hacienda Ibarra, donde se construiría la Ciudad Universitaria. Nuestro objetivo es destacar, para luego ampliar, el primer proyecto de la categoría de Trabajos Indispensables donde se expresa: "Construcción de una Avenida Central de 30 metros de ancho, que parte de 'El Calvario' y concluya en Parque 'Los Caobos', comprendiendo la unión de tres plazas de carácter monumental (El Calvario, Santa Teresa y Ño Pastor)"; Posteriormente se destaca que la plaza Monumental "El Calvario" se erigiría como plaza Mayor, donde se levantaría una estatua del Libertador, se construiría el edificio para el Capitolio Nacional y se ubicaría "El Sagrario del Libertador," donde reposarían los restos del "Padre de la Patria."

IMAGEN 2
PROYECTO DE DESARROLLO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE CARACAS

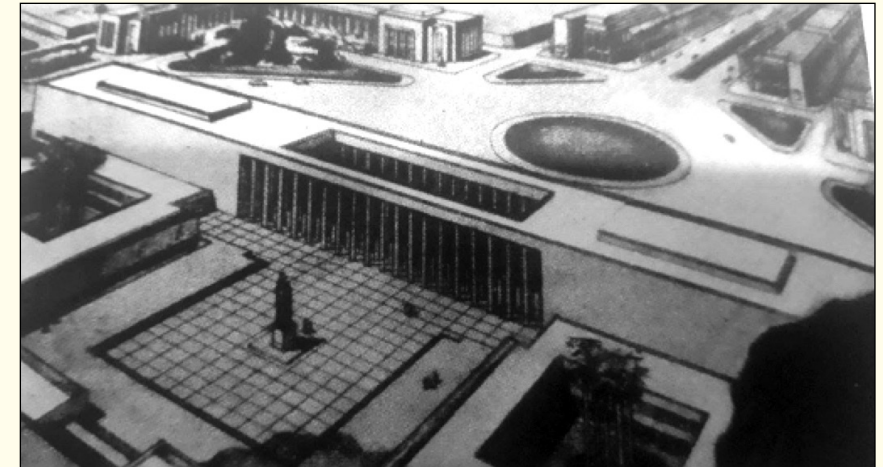


Aun así, dicho proyecto no pudo consolidarse, entre otras cosas, como lo apunta el ingeniero Ricardo De Sola, por considerar que la ejecución de dicha obra era ostentosa y poco necesaria. Durante la presidencia de Medina Angarita se acordó la creación de soluciones habitacionales en el lugar donde se ubicaría el mencionado santuario, conservando el proyecto vial propuesto. La realización del proyecto estuvo a cargo del Banco Obrero, creado en 1928, que convocó a un concurso que ganó el arquitecto Carlos Raúl Villanueva. El conjunto residencial “Reurbanización de El Silencio” fue presentando en 1942, por el presidente Medina en el marco del Plan Quinquenal de Obras Públicas, expuesto en su programa administrativo:

No quisiera dejar de mencionar, por la estrecha relación que tiene con las nobles finalidades de este proyecto, la obra de gran alcance social y urbano que el Banco Obrero, auspiciado por el Gobierno, realizará erigiendo hermosos y grandes inmuebles para viviendas de empleados y obreros en el Barrio de El Silencio en Caracas, y de permitirle sus recursos, llevará su acción hacia otros centros cuya densidad de población requiera aliviar el problema de la vivienda (Suárez, 1983, t. II: 36).

El barrio El Silencio era un claro ejemplo del atraso de la ciudad y de improvisación con la que había crecido la misma en los últimos años.

IMAGEN 3
DETALLE DEL PROYECTO DONDE SE OBSERVA EL PLANO
DE LO QUE SERÍA EL NUEVO CAPITOLIO NACIONAL



La vida cotidiana de sus habitantes transcurría en pésimas condiciones de higiene e insalubridad, de igual manera, la inseguridad y la prostitución hacían del lugar un problema generalizado. En tal sentido, se circunscribe el proyecto modernizador o de desarrollo que se aspiraba a realizar con el inicio de la obra, que había de convertirse en una urbanización con una importante función social y modernizante.

La propuesta de reurbanización del lugar consintió en un plan que pensaba en la distribución y tamaño de los edificios, los espacios recreacionales para niños y adultos, hasta los locales comerciales que se ubicarían en la parte inferior de los inmuebles. En la crónica que presenta el ingeniero De Sola se apuntan los detalles del proyecto de Villanueva. Creemos pertinente destacar algunos aspectos:

De acuerdo al clima y costumbres de Caracas, se ha adoptado el estilo llamado Colonial, de portadas, rejas, molduras pesadas, arcos, y en concordancia con estos, los espacios verdes predominarán en las avenidas y parques dentro del grupo de viviendas (...) se han proyectado: 254 viviendas de 4 dormitorios; 429 de 3 dormitorios; 162 viviendas de tipo de 2 dormitorios; o sea un conjunto de 845 viviendas (...) se han proyectado aproximadamente 400 locales que se destinarán a comercio y a pequeñas industrias (De Sola, 1987: 80).

IMAGEN 4

PLANO DEL PROYECTO PRESENTADO POR EL ARQUITECTO CARLOS RAÚL VILLANUEVA



La puesta en marcha de esta obra se materializó a principios de 1943, con la demolición del mencionado suburbio. Con dicha obra se emprende una etapa de transformaciones arquitectónicas que persiguen un objetivo innovador de los espacios de la ciudad. En la práctica, se demolieron referentes de la vieja ciudad, tales como el edificio Junín, la casa del prócer Francisco de Miranda, el hotel Majestic, también se inició la eliminación progresiva de los tranvías y el renombramiento de calles y edificios.

En conclusión, en la ciudad reconstruida, o que se estaba construyendo, confluyen el apuro por desterrar lo antiguo, para así emular el modernismo que representa la geografía urbana de otras grandes ciudades, y la necesidad de atender las inquietudes y demandas de la creciente población de la urbe para generar nuevos espacios de hábitat. De esta manera, el historiador Mariano Picón Salas, en forma de crónica, señalaba:

La nueva Caracas (...) es hija –no sabemos todavía si amorosa o cruel– de las palas mecánicas. El llamado “movimiento de tierras” no sólo emparejaba niveles de nuevas calles, derribaba árboles en distantes urbanizaciones, sino parecía operar a fondo entre colinas cruzadas de quebradas

y barrancos que formaban el estrecho valle natal de los caraqueños. Se aplanaban cerros, se les sometía a una especie de peluquería tecnológica para alisarlos y abrirles caminos; se perforaban túneles y pulverizaban muros para los ambiciosos ensanches (2010: 33).

La transformación urbana de Caracas, a través del proyecto de urbanización del período al que se ha hecho referencia, representa el arquetipo de ciudad, entre todas las ciudades de Venezuela, caracterizada por tener un paisaje homogéneo donde se mezcla lo urbano y lo rural, el regocijo por lo nuevo y la añoranza por lo tradicional. Entre esta mezcla arquitectónica e incluso emocional, se inaugura una etapa política donde precisamente lo viejo, representado por el legado político dictatorial, y lo nuevo, simbolizado en ese proyecto nacional democrático que había de surgir de las nuevas fuerzas políticas, chocan para reinventar la ciudad, un nuevo centro del poder de acuerdo con el acelerado crecimiento económico.

En tal sentido, la Caracas que nacía no solo era hija de las palas mecánicas, sino también del balancín petrolero y su abrupta insurgencia en la economía nacional, que suponía el entierro de un pasado agrícola/rural y de la llegada de un proceso modernizador del espacio urbano caraqueño y nacional. Es así como el proyecto político nacional que se traza para ese entonces, enarbó dichos principios modernistas, no solo desde el punto de vista arquitectónico, sino también desde una óptica política, aludiendo a la necesidad encaminar a la nación hacia un sistema representativo de carácter social y así sentar las bases de la democracia venezolana.

Fuentes

Bibliográficas

- Battaglini, Oscar (1997). *El medinismo: Modernismo, crisis política y golpe de Estado*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana.
- (2006). *Venezuela 1936-1941: Dos proyectos democráticos*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana/Dirección de Cultura de la Universidad Central de Venezuela
- Catalá, José Agustín (ed.) (2005). *Libro rojo del general Eleazar López Contreras (Con documentos robados por la policía política)*. Caracas: El Centauro Ediciones.
- De Sola, Ricardo (1987). *La reurbanización de "El Silencio" 1942-1945*. Caracas: Fundación Villanueva.
- Fuenmayor, Juan Bautista (1981). *Historia de la Venezuela, política contemporánea 1899-1969*. Caracas: s/e, tomos III y IV.
- Ganteaume, Juan (2006). *La Jornada de Caracas 1567-1568*. Caracas: Fundación Editorial el perro y la rana.
- Geoge, Pierre (1964). *Compendio de geografía urbana*. Barcelona: Ediciones Ariel.
- Gómez, Carlos Alarico (2004). *El origen del Estado democrático en Venezuela (1941-1948)*. Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Hardoy, Jorge E. et al. (comps.) (1968). *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*. Buenos Aires: Ediciones SIAP/Comisión de Desarrollo Urbano y Regional del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso).
- Hurtado Salazar, Samuel (2000). *Élite venezolana y proyecto de modernidad*. Caracas: Ediciones del Rectorado y Vicerrectorado Administrativo de la Universidad Central de Venezuela.
- Lárez, Fermín (1992). *El movimiento sindical y la lucha política en Venezuela (1936-1959)*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana/Instituto Nacional de Altos Estudios Sindicales.
- Picón Salas, Mariano (2010). "Operación en este valle," en Héctor Seijas (comp.), *Amada Caracas: Antología (esencial) de la ciudad contemporánea*. Caracas: Fundación Editorial El perro y la rana.
- Rodríguez, Luis Cipriano (2015). *Gómez: Agricultura, petróleo y dependencia*. Caracas: Centro Nacional de Historia.
- Seijas, Héctor (comp.) (2010). *Amada Caracas: Antología (esencial) de la ciudad contemporánea*. Caracas: Fundación Editorial El perro y la rana.

Suárez, Naudy (comp.) (1983). *Programas políticos venezolanos de la primera mitad del siglo XX*. Caracas: Colegio Universitario Francisco de Miranda, tomos I y II.

Villanueva, Carlos Raúl (1966). *Caracas en tres tiempos*. Caracas: Ediciones de la Comisión de Asuntos Culturales del Cuatricentenario de Caracas.

VV AA (1979). *Venezuela moderna: Medio siglo de historia 1926-1976*. Caracas: Editorial Ariel/Fundación Eugenio Mendoza.

Hemerográficas

Revista Municipal del Distrito Federal, n° 1, Caracas, Gobernación del Distrito Federal, 1938.

VV AA (2011). "Continuismo y ruptura política (1936-1945). El avance popular hacia la democracia," *Memorias de Venezuela*, n° 18, Caracas, Centro Nacional de Historia, febrero, pp. 24-29.

Electrónicas

Constitución de 1936, disponible en http://constituciones1931-1945.blogspot.com/2008/08/2_17.html

Construcciones en la Caracas de los 4, disponible en <http://mariafsigillo.blogspot.com/2016/09/construcciones-en-la-caracas-de-los-40.htm>

MUTILADOS Y FUMADORES ENTRE RIELES Y AVENIDAS: IMPACTO DEL TREN Y EL TRANVÍA A CABALLO EN LA SOCIEDAD CARAQUEÑA DE FINALES DEL SIGLO XIX (1881-1884)

Jhonny Castillo

Fecha de entrega: 3 de septiembre de 2016

Fecha de aceptación: 15 de noviembre de 2016



Resumen

El espacio urbano, en la Caracas de la segunda mitad del ochocientos venezolano, comienza a mostrar innumerables innovaciones. El proyecto de modernización de la ciudad, impulsado por Antonio Guzmán Blanco, hace notables cambios en el aspecto fisonómico capitalino. En el segundo período de gobierno guzmancista (el Quinquenio), se introducen de forma masiva elementos técnicos de avanzada para el momento. Como parte de la red viaria llegan los trenes y el tranvía a caballo, ambos por medio de empresas privadas y con acceso restringido a la población. Los antes mencionados medios de transporte diversificaron los espacios ciudadanos dinamizando las relaciones entre la sociedad de entonces y su entorno. Más allá del valor comercial que uno u otro pudieron haber tenido, en mi investigación trataré de esclarecer el tema del impacto que causó en la sociedad caraqueña en el ámbito cotidiano. Como transportes colectivos hubo una adaptación progresiva de la colectividad guiada por la ansiedad, el desconocimiento y el sentido común. ¿Quiénes podían tener acceso a los trenes que iban, por ejemplo, de Caracas a La Guaira? ¿Cómo debían, y cómo fue, el comportamiento de los caraqueños al montarse en el tranvía? Estas y otras interrogantes serán esclarecidas en el texto presente.

Palabras clave: Siglo XIX, Trenes, Tranvías, Espacio Urbano.

Cripples and Smokers Between Railways and Avenues: The Impact of Trains and Horsedrawn Tramways on the Caracas' Society of the Late XIX Century (1881-1884)

Abstract

Countless innovations arrived to the urban spaces of the city of Caracas in the second half of the nineteenth century in Venezuela. A project to modernize Caracas, driven by Guzman Blanco, led visible changes on the city's physiognomy. In his second government, the quinquenio, Guzman undertakes a massive insertion of technologies considered modern at that time. Trains and horsedrawn tramways, both private and with restricted access, were introduced as part of the urban transportation. These two vehicles extended Caracas' urban spaces by encouraging new relationships between society and the city's surroundings. Beyond the commercial cost of any of these two ways of transportation may have had in the past, in this research, I will explain the impact of trains and horsedrawn tramways on the everyday life of Caracas inhabitants. The community's adaptation to these ways of transportation was progressive and characterized by the anxiety, the lack of awareness and the common sense. Who would have access to those trains that, for example, would go from Caracas to La Guaira? How people used to behave when they had to get in the horsedrawn tramway? These and other questions will be answered on this paper.

Key words: XIX Century, Trains, Horsedrawn, Tramways, Urban Space.

Introducción

Para la segunda mitad del siglo XIX, gran parte de las naciones latinoamericanas orientaban sus objetivos a perseguir el ideal de la modernidad y el progreso impuesto por la Europa occidental. Las nacientes repúblicas fueron protagonistas de innumerables transformaciones urbanas y la introducción de diversos elementos técnicos de avanzada. Caracas no escapó de esta dinámica que tuvo su auge para los tiempos en que gobernó Antonio Guzmán Blanco (1870-1888).

La capital venezolana, en tiempos del guzmancismo, logró establecer un sistema político y económico medianamente estable que permitió la concreción de proyectos concernientes al ornamento de la ciudad, las obras públicas, los servicios, entre otros.

La ciudad carecía no solo de un sistema eficiente de red viaria interurbana, tampoco habían tenido cabida los planes ferrocarrileros ideados en anteriores gestiones: entre ellos, el más importante, el tren

Caracas-La Guaira. Dicho sea de paso, no tener ferrocarriles para entonces era sinónimo de atraso. Una ciudad que se postulaba para ser moderna, dentro de los cánones occidentales, debía ingresar a la era industrial capitalista de los trenes.

El crecimiento de los territorios urbanos provocaba "la disgregación espacial intrínseca en la evolución de las ciudades" (Mirales-Guash, 2002: 27). Por tal motivo, el transporte viene a ser el instrumento que permitió la movilidad de las personas en el espacio y el intercambio comercial entre regiones. En una concepción teórica se asume como "...la estrategia para relativizar una distancia cada vez más amplia, producto de la profundización, transformación y ampliación que sufre el territorio" (Mirales-Guash, 2002: 12). En su segundo período de gobierno, Guzmán Blanco procuró la entrada a la escena urbana de dos componentes de la red viaria¹: el tranvía y el ferrocarril. Ambos medios de transporte no solo gestionaron el tránsito dentro y fuera de la ciudad, también impactaron en la relación del sujeto con el espacio que habitaba.

Poniendo atención en los aspectos señalados, fueron la administración pública en conjunto con capitales internacionales y nacionales privados los encargados de establecer un sistema de transporte que se adecuara a las necesidades colectivas y comerciales de la capital venezolana.

En lo que sigue me aproximaré al estudio de la compleja relación entre el colectivo y el transporte para el quinquenio guzmancista, enfocándome en el tranvía a caballo y el ferrocarril.

El tranvía a caballo. Entrada en el espacio urbano

Las investigaciones que han centrado su interés en indagar sobre el funcionamiento o impacto del tranvía a caballo en suelo capitalino son escasas. En la pesquisa documental que he realizado, avizoré muy pocas referencias al respecto. Sin embargo, debido a la revisión que hice en la prensa en el periodo del quinquenio guzmancista (1879-1884), consideré que la inserción de este vehículo en la escena urbana caraqueña fue de real importancia e influencia para el colectivo.

1 La red viaria es entendida como el "...espacio geográfico terrestre, utilizado o dispuesto para posibilitar su acceso, recorrido o la intercomunicación de los distintos lugares y asentamientos en él existentes" (Grupo Aduar, *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. España: Editorial Ariel, 2000, pp. 311-312).

Finalizando el año 1881, los caraqueños hicieron uso, por primera vez, del tranvía a caballo. Específicamente, el 15 de septiembre se inaugura el mencionado transporte. Como era costumbre, el evento estuvo presidido por Guzmán Blanco. Entre las acciones que se planteó la empresa, con el nombre Tranvías Caracas, gerenciada por el caraqueño Félix Rivas², se encontró que:

Hubo de ser resuelto el trazado de la primera ruta. En este punto se decidió que la primera sección recorrería desde la esquina de Las Gradillas (en la esquina sureste de la plaza Bolívar) hasta Parque Carabobo (en la parroquia La Candelaria). La idea era llevar el servicio en fecha posterior hasta El Valle y Petare (Alcibíades, s/f).

Luego de trazada la vía por la cual debía trasladarse este particular vehículo, comenzó, posterior a su inauguración, a prestar servicio a la población caraqueña. Las características que lo diferenciaron de los coches privados y aquellos que pertenecían a una línea radicaba en la cantidad de personas que trasladaba, la dinámica del sistema y la fisonomía del carruaje. Guiado por caballos que fueron amaestrados para seguir una ruta determinada, se establecieron estaciones donde los pobladores debían acudir en aras de abordarlo.

A su arribo a Caracas, el tranvía causará una excitación notable en la sociedad. Entre elogios y querellas, los capitalinos asimilaban, no todos del mismo modo, este novedoso sistema de transporte.

Un transporte necesario

En sus primeros meses rodando por las avenidas de la capital se estudiaban las rutas que iban requiriendo hacer uso del vehículo, como se ha mencionado anteriormente. El sistema hacía un paseo por el casco central y sus adyacencias, de acuerdo con la disponibilidad de adminículos que poseía la empresa y las necesidades de comunicación interurbana.

En enero del año 1882, a pocos meses de sus andanzas por la ciudad, se hacía un llamado en el diario *El Siglo* a la gente de La Candelaria para que acudiera al Teatro Guzmán Blanco y escuchara la ópera *Norma*, de Vincenzo Bellini, con la seguridad de que una

2 Debemos decir que esta fue una iniciativa privada. Se sostenía con la suscripción de los habitantes caraqueños más pudientes que desearan acciones en la compañía. Un anuncio aparecido el 17 de septiembre de 1883 en *La Opinión Nacional*, nos lo confirma. En estese hace un llamado "...á los participantes en las líneas de tranvías establecidas que deben pasar por la oficina de la empresa á cobrar su dividendo de 1 ½ p correspondientes al mes de agosto".

línea de tranvías los llevaría hasta el recinto. Por ello se comentaba a los residentes de la zona que "no por lo léjos, dejara de concurrir al teatro"³. Incluso, el mismo hecho de montar en el tranvía a clientes no habituales, ya representaba un pasatiempo.

Siguiendo con el tema de las tareas asignadas al tranvía, en vísperas de la inauguración del ferrocarril en mayo de 1883, un articulista del diario caraqueño *El Siglo* hacía las sugerencias que presentamos a posteriori:

¿No podría pensarse en establecer en las calles principales del comercio al paradero del ferrocarril, carros ó tranvías que faciliten la carga y descarga? Esa pregunta se la han hecho muchos comerciantes y puede ser que alguno piense en contestarlas, no con palabras sino con hechos⁴.

Para el caso expuesto, el tranvía tenía la finalidad de actuar en la dinámica de los trenes que llegaban a Caracas. No tengo noticias de cómo funcionó este proceso. Pero asumo, por lo que se lee en el texto citado, que los carruajes querían ser utilizados para transportar la mercancía traída de La Guaira.

De lo que sí tengo noticias es del crecimiento de la empresa Tranvías Caracas. No por menos, para junio de 1883, habían llegado a la ciudad 8 ejes montados sobre ruedas, 40 barras de hierro para los coches, 16 resortes de tranvía, 1 caja de accesorios de hierro⁵. Es decir, la demanda era cada vez mayor.

La incursión del transporte halado por caballos que he venido tratando, tuvo buena acogida en la gente de Caracas. Hasta una marca de cigarrillos registró su fábrica con el nombre "El tranvía." Sin embargo, no todo fue lisonja a tal sistema vehicular. La absorción colectiva tuvo sus variantes y generó contingencias notables de señalar en lo que sigue.

Tropiezos y desaciertos

En enero del año 1882, un cronista muestra su descontento por la mala utilización del transporte vehicular por parte de ciertos ciudadanos. El texto aparecido en el *Diario de Avisos* comenta lo sucedido con un hombre que se impone ante el chofer por querer arribar al vehículo junto a su mascota. Así lo expone el escrito:

3 S/a, "Crónica local," *El Siglo*, 25 de enero de 1882, p. 2.

4 S/a, "Tranvías y carros," *El Siglo*, 22 de mayo de 1883, p. 3.

5 S/a, "Para el tranvía," *El Siglo*, 6 de junio de 1883, p. 2.

Cierto cojo que entra á uno de los coches, llama á su perro, animalito asqueroso y gruñón. El jefe del coche le dice:

—Este no es departamento para perros.

—Yo pago el pasaje de Sultan.

—No nos es permitido, pues...

—Ah! ¿Ansina es? Pues yo no sigo, ni dentro más en esto porque le doi gusto á mi perro y nadie me quita el, ante que á mi á el.

Histórico todo⁶.

Muy claro es el mensaje que desea transmitir el escrito: La intención es hacer saber a las personas que no por pagar una determinada suma para entrar al tranvía, se podían romper las normas que irrumpieran la armonía de los asiduos al transporte. Quizás esta regla no estaba explícitamente escrita, pero se asumía por el colectivo como una pauta de salubridad y mayor comodidad dentro del vehículo.

También eran constantes las solicitudes para limitar el abordaje al tranvía por personas consideradas no aptas en su apariencia. Para mayo de 1883 se percibe un malestar en los habitantes, no solo por la entrada de perros, también por tener a bordo al "...muchacho cargado con la cesta de la plaza, la vendedora de dulces con sus incómodos azafates"⁷, entre otros. Se van generando, pues, ciertas normas de protocolo para transitar dentro del vehículo, entendiendo la compleja estratificación social de la sociedad decimonónica.

Ciertamente, parte de la convocatoria que hace la concurrencia de no permitir la entrada a todos los habitantes de la ciudad (que no cumplieran con el estereotipo de las élites locales) estaba sustentado en aras de evitar sucesos como el que señalamos a continuación:

Ayer varios caballeros hubieron de sufrir en uno de los carruajes del tranvía, la concurrencia de una señora que llevaba a horno sus pastas de maíz, las que, como no habían sido fundidas al calor amigo, dejaban esparcir sus átomos de masa que se pegaban á las levitas y sombreros con una persistencia que debieran estudiar los discípulos de Pasteur, pues parecía que sabían el mal que hacían y que en ellos encontraban placer, semejante á aquel átomo viviente que picó á Leonor hermosa, como dice Lope⁸.

Parecido al incidente que expuse previamente, se suscitó con los fumadores: "¿No se puede conseguir que los hombres dejen de fumar

6 S/a, "Crónica local," *El Siglo*, 27 de enero de 1882, p. 2.

7 S/a, "Tranvía," *El Siglo*, 23 de mayo de 1883, p. 2.

8 *Íd.*

en el tranvía?"⁹, se preguntaban en la prensa. En el mismo titular, indignadamente se decía: "...qué falta de consideración, por no decir otra cosa; creen los fumadores que nosotros tenemos las narices á prueba de humo?"¹⁰.

Las quejas hacia los fumadores eran constantes en los periódicos locales. El humo del cigarro causaba molestias a los demás pasajeros: sobre todo en afecciones en la garganta. Los fumadores, cabe acotar, no solo eran criticados en el tranvía, el teatro, los venideros trenes y otros lugares también presentaban este problema.

En relación con los fumadores y los no fumadores debo hacer algunas aseveraciones. En primer lugar, se deja en evidencia la identificación de los lugares comunes por parte del colectivo; es decir, los ciudadanos reclaman respeto por los derechos del otro (en este caso, aquellos que no fuman y les molesta el humo del cigarrillo). En segundo lugar, se va generando una conciencia de las limitaciones en el espacio público restringido. A pesar de no estar regimentado, las mismas circunstancias y necesidades de los habitantes van introduciendo nuevas formas de convivencia.

Pasando a otro punto, dentro del tranvía las incomodidades también ocurrieron entre los pasajeros y los empleados de la compañía (específicamente con el chofer o auriga y el colector). Como lo entiendo, el colector que recogía los boletos solía entablar "diálogos constantes, de popa á proa"¹¹ con el auriga. La preocupación de muchos surgía porque el colector se encontraba en la parte de atrás del vehículo y el chofer en la parte delantera. Tal situación traía como consecuencia, por una parte, que los choferes no centraran su atención en el camino pudiendo ocasionar incidentes que lamentar y, por la otra, incomodidad en los pasajeros por el alto el tono de voz que usaban para comunicarse.

Producto de la situación anteriormente descrita, los clientes de "Tranvía Caracas" manifestaban sus quejas con respecto a los empleados en las sedes de la prensa local:

Se han acercado á esta redaccion varias personas quejándose de las maneras poco cultas de los empleados de la empresa con las señoras que ocupan los coches. No dudamos que esta indicación sea suficiente para que se ponga remedio, pues vá en ello el interés de la Empresa¹².

9 S/a, "Los domingos del Diario," *Diario de Avisos*, 7 de febrero de 1882, p. 2.

10 *Íd.*

11 S/a, "Tranvías," *El Siglo*, 3 de febrero de 1883, p. 2.

12 S/a, "Tranvías," *El Siglo*, 3 de marzo de 1884, p. 3.

Precisamente, era una exigencia de quien pagaba por el servicio que este fuese de calidad. El colectivo, para entonces, reclamaba límites entre los empleados y los clientes. Para 1884, incluso se llegó a solicitar mejora en la vestimenta de los aurigas y colectores, deviniendo en la necesidad de reglamentarla por parte de la municipalidad. El tranvía, como todo, debía estar ajustado al entorno de la Caracas culta, moderna y civilizada.

Atropellos

Los conflictos que generó la entrada del tranvía en la trama urbana, comentados anteriormente, no solo se circunscribieron a lo interno del vehículo. Su tránsito por las avenidas de Caracas condujo a accidentes relacionados con los transeúntes que se paseaban por la ciudad. En el año de 1883 aparece en *El Siglo* el texto siguiente:

La crónica de esta línea ha sido alarmante de estos últimos días. Según nos dicen, por poco atropella un carro a una anciana, pero aquí convendría parodiar a Cesar Cantú diciendo: Dichosas las vías férreas de quienes solo se pueda contar desgracias que se han evitado.

Otro día los caballos corrieron á escape por la línea con gran susto de los que iban y venían.

Anoche los caballos, antes de ser unidos al carro en la estación de Santa Rosalía, se desprendieron arrastrando el timón y fueron a parar a Chacao¹³.

Eran recurrentes los atropellos acontecidos en pleno funcionamiento del tranvía. Debemos entender que este era halado por caballos y, en muchos casos, los equinos podían descarrilarse de la vía que había sido dispuesta para su andar y tomar rumbos no previstos. Más adelante, en junio de 1883, sucedió algo que me corrobora lo que vengo afirmando. Informa el “Inspector del Tranvía” del derribamiento de un artista que se encontraba montado en una escalera por parte de uno de los vehículos. A pesar de que el artista solo sufrió “contusiones en una pierna”¹⁴, esto fue motivo de alarma por quien escribe el artículo.

Las colisiones entre el tranvía y los habitantes no siempre fueron responsabilidad del vehículo. O al menos eso nos hace entender un texto aparecido el 8 de julio de 1884, donde “uno de los carros aporreó á un chico”¹⁵. A pesar de este pesaroso hecho, el articulista comentaba que “...en obsequio de la verdad, el cochero no fue culpable, pues el

13 S/a, “Tranvías”, *El Siglo*, 13 de abril de 1883, p. 3.

14 S/a, “El Tranvía”, *El Siglo*, 23 de junio de 1883, p. 2.

15 S/a, “El Tranvía”, *El Siglo*, 8 de julio de 1884, p. 2.

muchacho al pasar corriendo por una boca-calle, se arrojó entre los caballos y el carro”¹⁶.

Los arrollamientos a los cuales hice mención, así como las demás contrariedades que se presentaron en la relación colectivo y tranvía, dejan en evidencia el proceso de adaptación progresiva que tenían los habitantes con respecto al tranvía y viceversa. En la medida que los caraqueños iban asimilando la incursión del vehículo en el entramado urbano, la dinámica de esta relación generaría condiciones convenientes para ambas partes.

El ferrocarril

Los rieles y el progreso

Los tranvías tenían a bien movilizar la comunicación interurbana de los caraqueños. Sin embargo, la necesidad de transporte no se adhería solamente a lo interno de la ciudad. Más allá de los fines industriales inherentes al ferrocarril, estrechar los vínculos entre regiones inquietaba también a los habitantes de Caracas.

Guzmán Blanco canalizará esa inquietud y comentará para la ocasión del Centenario del Libertador, en 1883, lo siguiente:

Tan laborioso como el Septenio, ha sido el Quinquenio en el ramo de Obras Públicas; pero con la diferencia muy trascendental de que los trabajos de estos cinco años son los de la Venezuela fomentada en aquellos otros siete afortunados. Entonces daba cuenta a los Congresos, de carreteras: hoy tengo la satisfacción de dárosela, además de ferrocarriles realizados, de ferrocarriles en construcción, de ferrocarriles en estudios, de ferrocarriles contratados (en Martín-Frechilla, 1999: 23).

El gobernante que en esa época –la segunda mitad del XIX– no construía ferrocarriles que llegaran a la capital, era indigno de que se le asociase con la idea de progreso. Los planes ferrocarrileros en Venezuela no eran nuevos, ya tenían antecedentes fallidos en gobiernos anteriores. Pero la estabilidad política y económica que se va gestando en tiempos de Guzmán Blanco da luz verde para que el negocio de los trenes fuese una realidad. El ferrocarril Caracas-La Guaira viene a ser el proyecto de mayor relevancia en este ramo para tiempos del Quinquenio. Será el principal estandarte de las fiestas centenarias y la mayor gloria en materia de construcción comunicacional para el

16 *Íd.*

período. Al fin, la ciudad capital y su puerto más importante tendrán una más pronta interacción.

No debemos olvidar que el tren Caracas-La Guaira, si bien fue el más relevante del segundo mandato de Guzmán Blanco, otras locomotoras trazaron su rumbo por los linderos de la capital. Como el espacio que trato compete a Caracas, me atañe también enfocarme en la significación que tuvo el tren Caracas-El Valle.

Dos ferrocarriles amplían los límites de la ciudad. La reacción de los habitantes previa a la inauguración era la común en estos casos: una enorme impaciencia y curiosidad. Con el arribo de los rieles a la capital, el ciudadano se verá confrontado por la maquinaria estandarizada, en cuanto con la red viaria de las ciudades industriales. ¿Cómo asimiló el caraqueño la cuestión de los trenes? Me propongo responderlo a continuación.

El negocio de los ferrocarriles

Creo conveniente, antes de dar luces sobre el impacto que tuvo en el ciudadano la llegada del ferrocarril, esclarecer brevemente lo que implicó la introducción del negocio de los trenes al país.

A partir de la pacificación del país y la parcial estabilidad en las rentas, Venezuela, como muchas naciones en Latinoamérica, logró acumular un excedente que permitía la concreción de proyectos en materia de obras públicas, dándole mayor importancia a las de tipo arquitectónica ornamental y, en este caso, a los trenes. La tríada capital, ferrocarriles e inmigración representó la fórmula cuasi perfecta para encauzar a los territorios en la ansiada modernidad.

La construcción de los ferrocarriles debió su concreción al cambio en las políticas de financiamiento que anteriores gobiernos habían empleado: costear los proyectos ferroviarios con las rentas públicas. En el caso de Guzmán Blanco, este optó por cautivar capitales extranjeros para que se encargasen de los planes, dictando "...la ley del 1° de octubre de 1883, por lo cual el Ejecutivo garantizaba el 7% de rendimiento anual a los capitales invertidos en esta actividad" (Cartay, 1988: 208).

El bajo porcentaje de ganancias daba razones favorables a los capitales foráneos para invertir en el negocio. El gobierno, además, otorgaba concesiones sin una debida planificación de rentabilidad del proyecto. Aunado a ello, la instalación del sistema ferrocarrilero generaba altos costos.

El antropólogo Samuel Hurtado, quien ha dedicado esfuerzos para dar lectura a la cuestión ferroviaria en Venezuela vinculándola con el proyecto nacional, afirma que la introducción de trenes en Venezuela contribuyó a "...la liquidación de la autonomía del mercado interno emergente y a debilitar la soberanía de la nación, al quitar a esta su propio piso económico, mediante su desarrollo únicamente hacia afuera

en lo que se llama modelo primario exportador" (Hurtado, 1989: 18). En consecuencia, se obtendría un "Estado con formalidad nacional", más que un Estado Nacional.

Ante las críticas esbozadas, consideramos que la industria ferroviaria no tuvo una planificación concreta y estratégica, más allá de los intereses de unificar territorios y generar el impacto progresista. Sin embargo, su presencia alteró la geografía física, humana y política del país. Sobre este último punto me concierne centrar el análisis histórico. Específicamente, en la asimilación de la máquina por los habitantes de la ciudad.

La ansiedad de viajar en rieles

Las memorias que dejó plasmadas Jenny de Tallenay en sus *Recuerdos de Venezuela* nos ofrecen luces acerca de lo pesados que era ir o venir de La Guaira a Caracas. Comentaba la visitante francesa que a la subida desde el puerto se sufrían "...sacudidas de tal modo por el vaivén del coche que hubieran repiqueteado nuestros huesos si hubieran sido de bronce (...) es la carretera, siempre más y más abrupta" (De Tallenay, 1989: 37).

El camino que estaba destinado para subir en coche halado por caballos desde La Guaira a la capital presentaba severas dificultades, considerando que el flujo vehicular era constante por ser este el puerto más importante de la ciudad. Por allí entraba la mercadería que venía de Europa y, a su vez, salía parte de la producción excedente del país. Aunado a ello, era el enlace entre el extranjero y Caracas.

En sincronía con los comentarios de Jenny de Tallenay, eran innumerables las quejas de este tipo en la prensa. Sin embargo, muchos cronistas se mostraban esperanzados con la idea del establecimiento del ferrocarril venidero. Entre ellos, Don Simón, escritor del *Diario de Avisos*, quien con ansias esperaba que los trenes acortaran

...las distancias, estrechen las relaciones de unos pueblos con otros, abaraten los fletes y transporten y hagan mas seguro y mas rápida la comunicacion, que según lo ha demostrado la esperiencia, está hoi á merced de las lluvias ó de cualquier otro accidente que puede inutilizar nuestras carreteras¹⁷.

El contrato para erigir tan importante obra fue hecho en 1881, con la casa de los Sres. James Perry & Ca. de Londres, conocida muy ventajosamente en Europa por haber llevado a feliz término muchos trabajos semejantes. William A. Pile era el encargado de administrar la construc-

17 S/a, "Ferrocarriles"; *Diario de Avisos*, 8 de abril de 1880, p. 2.

ción del ferrocarril y realizar las negociaciones tanto en Londres como en el país. La compañía llevó por nombre The La Guaira and Caracas Railway Company Limited.

La edificación del ferrocarril, como comentamos previamente, realizaba modificaciones en el paisaje geográfico. En la medida que iba avanzando su fabricación se hizo necesario, en muchos casos, derrumbar antiguas obras (muchas datadas de la época colonial). Tal fue el caso de los paredones coloniales que circundaban la zona montañosa adyacente al puerto. La demolición de estos venía a desaparecer “los últimos vestigios de la Colonia”¹⁸, como comentaba Don Simón en el *Diario de Avisos*. Sobre tal hecho, el cronista hacía un llamado al doctor Arístides Rojas para investigar un poco en el asunto para que “de dichas murallas solo nos quede el recuerdo”¹⁹.

Luego de firmados los acuerdos entre el ejecutivo y la empresa, los ciudadanos caraqueños esperaban tener la “satisfacción de atravesar la ciudad en breves horas y con la comodidad apetecible”²⁰. Pues, más allá de sus beneficios comerciales e industriales, el ferrocarril venía a suplir los incómodos viajes en coches por los intrincados caminos del Ávila.

Llegado el año de 1883, principiaron los ensayos antes de dar por culminada la obra. Entre los primeros que disfrutaron del transporte en cuestión estaban, no por casualidad, “los señores H.L. Boulton, tres de sus hijos y varios amigos que quisieron acompañarles”²¹, los cuales “...fueron el martes hasta el Plan de Manzano (más acá del Ojo de Agua). Allí tomaron asiento en un wagon y en hora y media, sin novedad alguna, bajaron al vecino puerto”²².

Las dudas abrumaban a los habitantes de la ciudad. Un cronista replicaba en la prensa los diálogos que oía en las calles: ¿Cuándo se abre al público, ¿es cierto que del primer en adelante se puede ir a La Guaira?, ¿qué vale?, ¿valdrá más que un palco?²³.

La inauguración ocurrió como era de esperarse. Encabezada por Guzmán Blanco, se dieron discursos y tanto Caracas como La Guaira se adornaban para recibir a la máquina del progreso. Puesto en funcionamiento se comenzarán a dar interesantes opiniones en la prensa que nos harán saber cómo reaccionaron los ciudadanos para entonces.

18 S/a, “Noticias, casos y cosas”, *Diario de Avisos*, 2 de abril de 1881, p. 2.

19 *Íd.*

20 S/a, “Los domingos del Diario”, *Diario de Avisos*, 16 de enero de 1882, p. 2.

21 S/a, “El ferrocarril”, *El Siglo*, 11 de mayo de 1883, p. 3.

22 *Íd.*

23 S/a, “La línea férrea”, *El Siglo*, 30 de junio de 1883, p. 3.

Consideraciones sobre el servicio de la empresa

Los caraqueños de mayor poder adquisitivo, para estos primeros momentos del tren, solían bajar al puerto a dar un paseo por La Guaira o Macuto y acercarse un rato al mar. Los altos costos de los boletos limitaban el acceso a la gran mayoría de los habitantes. Variaban entre los 18 bolívares (en primera clase) y los 12 bolívares (en segunda clase)²⁴ por persona. Esto, en comparación, por ejemplo, con el alquiler de un palco en el teatro (para seis o diez personas) que era aproximadamente de 6 bolívares, representaba un costo bastante elevado para el ciudadano común. Además, se establecía una diferenciación entre los que iban en primera y en segunda clase, distanciadas por el lujo de los vagones.

Entre los primeros reclamos que se hicieron a la compañía estaba la falta de estaciones para el reposo de al menos “cinco minutos”²⁵. El viaje duraba aproximadamente hora y media. El descanso se hacía necesario para los usuarios puestos que, en los antiguos viajes en coche, era costumbre realizar algunas paradas para el reposo. Aquí surge un requerimiento que estaba afianzado por la forma anterior de bajar a La Guaira o subir a Caracas.

La puntualidad también fue cuestionada en los primeros tiempos del ferrocarril. Al año siguiente de haberse efectuado su instalación, los pasajeros comentaban que el tren llegaba retrasado “a las 7 de la noche”²⁶. Al respecto se escribe lo siguiente:

La empresa del ferrocarril nada perdió con tal motivo, pero las personas que fueron de Caracas a recibir en la estación a sus familiares y amigos, perdieron la paciencia y, lo que es peor, algunos pesos que bien se estaban en sus bolsillos. Que esto es un mal, nadie habrá que lo dude²⁷.

Debo aseverar que esta era una queja constante con respecto al servicio ferroviario. Quien acudía a solicitar las prestaciones de la empresa de trenes se sentía con total derecho a exigir el funcionamiento a cabalidad del sistema. Se debe entender, también, que debido a su alto costo, muchos de los que tenían acceso a los trenes eran habitantes de elevados recursos económicos los cuales, en su mayoría, habían viajado a Europa. Esto me lleva a concluir que sabían de trenes y conocían de la materia.

24 S/a, “Ferrocarril de La Guaira a Caracas”, *La Opinión Nacional*, 24 de mayo de 1884, p. 2. Debemos acotar que este costo era para ida y vuelta.

25 S/a, “El Ferrocarril”, *El Siglo*, 30 de julio de 1883, p. 3.

26 S/a, “Una queja justa”, *La Opinión Nacional*, 16 de diciembre de 1884, p. 2.

27 *Íd.*

Atropellados y mutilados

La relación ferrocarril-sujeto no fue tan afable en los alrededores de los rieles. Como se presentó con el tranvía, para este caso también hubo múltiples arrollamientos producto de la inexperiencia que tenían tanto los habitantes como los transeúntes y usuarios.

El mes siguiente de instalado el ferrocarril, Francisco Patiño, trabajador de la empresa, había sido “horrorosamente triturado”²⁸. Algunos testigos sostenían “que el maquinista fue el culpable; otros, que se creen con igual derecho á ser creídos, sostienen lo contrario”²⁹. El cronista que comentaba tal hecho decía también que “una víctima tras otra vá señalando con estela de sangre la imprevisión de unos y la torpeza de otros”³⁰, y hacía un llamado al ministro de Obras Públicas para solventar este tipo de situaciones que se hacían cotidianas y frecuentes. También, no dudaba en decir que la policía debería “imponer á los maquinistas el deber de marchar con suma lentitud”³¹ hasta la parada final.

La problemática presentada en el párrafo anterior me hace pensar que la adaptación a una obra de tal magnitud no fue del todo fácil. Entendiendo que este fue un trabajador, podemos asumir que la profesionalización de los empleados era poca. No hallé, de acuerdo con la revisión documental, alguna normativa relacionada con el comportamiento a lo interno o en los alrededores de las vías férreas. Sin embargo, vemos cómo el cronista deja entrever su deseo porque haya una regulación del sistema de transporte para evitar hechos que lamentar.

He mencionado que el precio de los boletos para ingresar al transporte ferroviario era costoso. Sin embargo, no por ello el deseo por parte de los habitantes en abordar la locomotora disminuía. Como muestra de lo que afirmo, en *El Siglo*, para el año 1884, se señala un hecho ocurrido en el tren: un muchacho, al momento que el colector pedía el monto por el uso del servicio, no consignó completo “el importe del pasaje”³². El vigilante del ferrocarril, ante la renuencia del niño de unos doce años, “tuvo á bien arrojar de un carro de pasajeros, yendo el tren á toda marcha”³³ causando “algunas contusiones”³⁴ en el menor. El llamado era a reprender al empleado de la empresa por tal suceso, debido a su incivil forma de solucionar el problema.

28 S/a, “Otra víctima!”, *El Siglo*, 7 de agosto de 1883, p. 3.

29 *Íd.*

30 *Íd.*

31 *Íd.*

32 S/a, “Barbaridad”, *El Siglo*, 10 de junio de 1884, p. 2.

33 *Íd.*

34 *Íd.*

También la naturaleza causaba malestares a la empresa del ferrocarril y, por ende, en los que abordaban la locomotora. El vínculo naturaleza, sociedad y tren se tornó difícil en muchas oportunidades por causa de las lluvias o derrumbes en la vía. En la fecha de junio de 1884, aparece en *La Opinión Nacional* la noticia de un hecho acaecido en Vuelta Blanca. Al momento de pasar el tren por la nombrada curva:

...se efectuó un derrumbe que el maquinista no pudo ver por lo reducido y fuerte de la curva, sino casi en el instante mismo de llegar á él; y aun cuando hizo los mayores esfuerzos para suspender la marcha del tren, contando al efecto con excelentes frenos, no pudo lograrlo, bien que sí disminuyó su velocidad, de manera que el choque no fué tan recio como era de temer (...) Los pasajeros recibieron algunas contusiones, más ó menos leves, y un susto muy desagradable³⁵.

Era totalmente normal que los accidentes ocurrieran en una empresa que innovaba en el espacio urbano. La sociedad caraqueña, sin embargo, era rígida con las sugerencias que hacía al servicio de trenes. Las querellas que se mostraban en la prensa no cesaban. Quizás, los ciudadanos esperaban que la empresa estuviese acorde con los grandes ferrocarriles de Europa.

Ir a El Valle

El Ferrocarril Caracas-El Valle, también conocido como Ferrocarril del Sur, fue bastante popular entre los caraqueños. Si bien la locomotora Caracas-La Guaira tuvo una mayor importancia comercial y urbana, el Caracas-El Valle mantuvo comunicados y entretenidos a los habitantes de ambos poblados. Este, aunque de menor extensión, acorde con lo investigado, cubrió fines recreativos de los caraqueños y generó interesantes relaciones entre el ser social y el espacio.

El 22 de septiembre de 1883 se inauguró la vía férrea de 5,50 kilómetros de longitud (Arcila Farías, 1961, t. I: 181), con la ruta que llevaba a los capitalinos a visitar la población. En los ensayos previos, los espectadores se mostraban ansiosos y acudían a visualizar el funcionamiento de la máquina.

Días antes de su instalación ocurrió un hecho que llamó nuestra atención: “Por una imprudencia incalificable de uno de los espectadores á que aludimos el señor Martin que venía en un wagon descubierto, fue lanzado á la via y cayó con tal desgracia que las ruedas de la locomotora le partieron el pié causándole gravísima herida”³⁶. Este tipo de

35 S/a, “Un accidente en el ferrocarril”, *La Opinión Nacional*, 19 de junio de 1884, p. 2.

36 S/a, “Ferrocarril del Valle”, *El Siglo*, 17 de junio de 1883, p. 2.

eventos no era nuevo, el estupor que causaba en los habitantes el ferrocarril provocaba que se cometieran actos movidos por la inexperiencia y el desasosiego. El mismo articulista comenta que "...esa multitud de incidentes que comprueban la temeridad, y nada mas que temeridad digna de censura de muchachos y hombres que desafían el peligro y estorban, sin gracia alguna"³⁷.

Volviendo a la inauguración, en el discurso que ofrecía Guzmán Blanco a los habitantes de El Valle, hacía "...notar encarecidamente que aquella línea se debía al esfuerzo de las asociaciones industriales, que por primera vez, sin dinero del Gobierno ni capitales extranjeros realizaban una obra semejante"³⁸. Posteriormente, se felicitaba "...á los empresarios que han realizado el primer ferrocarril que se lleva a cabo en Venezuela con capitales de Carácas"³⁹.

En oposición al ferrocarril Caracas-La Guaira, el Ferrocarril del Sur fue concebido por capital nacional, como lo muestra el artículo antes citado. Para nuestra sorpresa, a diferencia del tren que bajaba al puerto, el de El Valle trae una novedad: el bajo costo de sus precios⁴⁰. La abismal desemejanza entre costos se debe a dos factores: por una parte, la corta distancia recorrida por la máquina. Por la otra, y aún más importante, la inversión nacional que abarataba el valor de la entrada. Esta última nos hace pensar que los capitales internacionales invertían un mayor capital por la instalación y servicio de la industria ferrocarrilera, siendo perjudicial en relación con la renta nacional.

Precisamente, los bajos precios del Ferrocarril de El Valle preocupaban a muchos por la temeridad que mostraban los habitantes de la ciudad y los residentes de El Valle ante el estreno del tren. No por menos, un articulista de *El Siglo* disertaba acerca de ello:

El domingo correrán, entre ambas poblaciones, dos trenes. Los precios son tan módicos que creemos indispensable decir, para que no haya que lamentar desgracia alguna la multitud que concurrirá: —Orden, orden, orden! O si se quiere de modo: Policía, Policía, Policía⁴¹.

37 *Íd.*

38 S/a, "Ferrocarril del Valle", *El Siglo*, 24 de setiembre de 1883, p. 2.

39 *Íd.*

40 Los precios del ferrocarril variaban entre los bolívares 1, en primera clase, y los 0,75 bolívares para la segunda. Incluso, la empresa estaba estudiando establecer una tercera clase cuyo costo sería de 0,25 bolívares. Cf. S/a, "Ferrocarriles del centro. Línea á El Valle", *La Opinión Nacional*, 17 de setiembre de 1883, p. 1.

41 S/a, "Ferrocarril", *El Siglo*, 21 de setiembre de 1883, p. 2.

El articulista hacía un llamado a que la autoridad hiciese presencia en el lugar para evitar inconvenientes por el desborde de personas que, según él, asistirían a probar los caminos de hierro. Se esperaba que los habitantes mantuvieran una compostura acorde con la civilidad. El escritor no estaba equivocado, el día de la ostentosa inauguración se comentaba en prensa que "el material rodante de la línea es insignificante"⁴². La multitud se hacía presente, como era de esperarse, para abordar el tren.

Conforme al alcance de nuestra investigación, el transporte era, sobre todo, de personas; muchas con el fin de dar un paseo para distraerse con los paisajes que brindaba la zona. Los usuarios de la locomotora, para los primeros días de su funcionamiento, llegaron hasta plantearse la pregunta siguiente: "¿No podrá el tren del Valle hacer algunos viajes de noche, sobre todo cuando haya luna?"⁴³. Sabemos que el caraqueño era amigo de los paseos nocturnos y no estaba de más que la empresa complaciese a sus concurrentes. Lo cierto del caso fue que, al año siguiente, los administradores del ferrocarril pudieron calmar las apetencias de los amantes de la luz lunar. El articulista que nos brindaba la noticia también comparecía a dar su opinión al respecto:

...qué dulce es hacer el viaje del Valle en dulce coloquio con compañera amada al son de los pitos de la locomotora y de las armonías tristes y extrañas que recoge en el viento de las montañas. Tanto mas que, por feliz y acertada innovación se pueden tomar a la vez en Caracas billetes de ida y vuelta⁴⁴.

La prensa nuevamente funcionó como vehículo para las solicitudes de los que frecuentaban el Ferrocarril del Sur.

El ciudadano, que mostraba un notable interés por las distracciones, tendría más espacios para el pasatiempo. De tal manera se otorgaban funciones específicas a la máquina que fue estandarte de la industria moderna y el progreso de las ciudades.

42 *Íd.*

43 S/a, "Ferrocarril a la luna", *El Siglo*, 26 de setiembre de 1883, p. 2.

44 S/a, "Ferrocarril del Valle", *El Siglo*, 7 de marzo de 1884, pp. 2-3.

Palabras finales

Dos medios de transportes que transitaron la ciudad de Caracas en tiempos de Guzmán Blanco dieron cuenta de la asimilación que tuvo el ciudadano ante dichos elementos de la red viaria. El ciudadano, como hemos esbozado, fue impactado en sus hábitos urbanos, generando incluso nuevos modos de concebir la ciudad.

Precisamente, durante los tiempos del guzmancismo se busca continuar esa construcción del ciudadano urbano que había sido comenzada en los albores de la Venezuela republicana. A través de lo que hemos comentado, se puede deducir que hay un ciudadano que necesita orientación sobre cómo asimilar las innovaciones y otro que conoce muy bien el funcionamiento, en este caso, del transporte. Ese debate no solo será evidente con respecto a los vehículos que hemos trabajado. Otros escenarios también serán parte de esta dialéctica. Siendo, pues, mi trabajo una invitación a indagar en otros aspectos.

El estudio de las cotidianidades, bajo el rigor de los estudios históricos, da cuenta de las grandes transformaciones sociales. Esto, pues, es necesario al momento de analizar los procesos históricos que han acompañado al país, tomando en cuenta que las grandes hazañas son, ante todo, acciones colectivas.

Fuentes

Bibliografía

- Almandoz, Arturo (2006). *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1840)*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- Arcila Farías, Eduardo (1961). *Historia de la ingeniería en Venezuela*. Caracas: Editorial Arte, tomos I y II.
- Alcibíades, Mirla (2004). *La heroica aventura de construir una república. Familia-nación en el ochocientos venezolano (1830-1865)*. Caracas: Monte Ávila Editores/Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos.
- Cartay, Rafael (1988). *Historia económica de Venezuela 1830-1900*. Caracas: Vadell Hermanos Editores.
- De Sales Pérez (s/f). *Francisco. Costumbres venezolanas*. Caracas: Banco Obrero.
- De Tallenay, Jenny (1989). *Recuerdos de Venezuela*, Caracas: Biblioteca Popular Venezolana.
- González Deluca, María Elena (2001). *Negocio y política en tiempos de Guzmán Blanco*. Caracas: Comisión de Estudios de Postgrado/Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela.
- Hurtado, Samuel (1989). *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela, 1870-1925*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- Martín-Frechilla, J. J. (1999). *Cartas a Guzmán Blanco, 1864-1887*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- Quintero, Inés (coord.) (1994). *Guzmán Blanco y su época*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana.
- Miralles-Guash, Carmen (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. España: Grupo Planeta.
- Romero, José (1976). *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- Silva, Paulette (1993). *Una vasta morada de enmascarada*. Caracas: La Casa de Bello.

Hemerografía de la época

- S/a. "Barbaridad", *El Siglo*, 10 de junio de 1884.
- S/a. "Crónica local", *El Siglo*, 25 de enero de 1882.
- S/a. "Crónica local", *El Siglo*, 27 de enero de 1882.
- S/a. "El ferrocarril", *El Siglo*, 11 de mayo de 1883.
- S/a. "El ferrocarril", *El Siglo*, 30 de julio de 1883.
- S/a. "El Tranvía", *El Siglo*, 23 de junio de 1883.

- s/a. "El Tranvía," *El Siglo*, 8 de julio de 1884.
S/a. "Ferrocarril," *El Siglo*, 21 de setiembre de 1883.
S/a. "Ferrocarriles," *Diario de Avisos*, 8 de abril de 1880.
S/a. "Ferrocarril a la luna," *El Siglo*, 26 de setiembre de 1883.
S/a. "Ferrocarril del Valle," *El Siglo*, 7 de marzo de 1884.
S/a. "Ferrocarril del Valle," *El Siglo*, 17 de junio de 1883.
S/a. "Ferrocarril del Valle," *El Siglo*, 24 de setiembre de 1883.
S/a. "Ferrocarriles del centro. Línea a El Valle," *La Opinión Nacional*, 17 de setiembre de 1883.
S/a. "Ferrocarril de La Guaira a Caracas," *La Opinión Nacional*, 24 de mayo de 1884.
S/a. "La línea férrea," *El Siglo*, 30 de junio de 1883.
S/a. "Los domingos del Diario," *Diario de Avisos*, 16 de enero de 1882.
S/a. "Los domingos del Diario," *Diario de Avisos*, 7 de febrero de 1882.
S/a. "Noticias, casos y cosas," *Diario de Avisos*, 2 de abril de 1881.
S/a. "Para el tranvía," *El Siglo*, 6 de junio de 1883.
S/a. "Tranvías," *El Siglo*, 3 de febrero de 1883.
S/a. "Tranvías," *El Siglo*, 3 de marzo de 1884.
S/a. "Tranvías," *El Siglo*, 13 de abril de 1883.
S/a. "Tranvía," *El Siglo*, 23 de mayo de 1883.
S/a. "Tranvías y carros," *El Siglo*, 22 de mayo de 1883.
S/a. "Otra víctima!," *El Siglo*, 7 de agosto de 1883.
S/a. "Un accidente en el ferrocarril," *La Opinión Nacional*, 19 de junio de 1884.
S/a. "Una queja justa," *La Opinión Nacional*, 16 de diciembre de 1884.

Electrónicas

Alcibiades, Mirla (s/f). "El tranvía caraqueño," disponible en http://www.elnacional.com/opinion/tranvia-caraqueno_0_502749887.html (consultado en marzo de 2016).

LA MODERNIDAD DE LA CIUDAD HISPANOAMERICANA EN LA INVENCION DEL NUEVO MUNDO: VALLADOLID DE MICHOACÁN EN EL SIGLO XVI

Alexis Uriel González Correa

Fecha de entrega: 10 de septiembre de 2016

Fecha de aceptación: 25 de octubre de 2016

Resumen

Cuando la economía-mundo europea comenzó a expandirse en la segunda mitad del siglo XV, portugueses y españoles se lanzaron a la aventura trasatlántica que culminó con la invención epistemológica del Nuevo Mundo. Con él pronto apareció una forma de imaginar la totalización de la vida humana bajo el ideal de una temprana modernidad europea. En ese concierto, lo urbano emergió como un elemento que permitía expandir la frontera del mundo europeo, que afianzaba el dominio español en América, y más importante, en el que se podía cristalizar una elección civilizatoria. No obstante, entre el ideal urbano de los hispanos y la realidad impuesta a finales del siglo XVI, surgió una alternativa caracterizada por una sociedad construida desde la improvisación y el abigarramiento, donde la extravagancia y la teatralidad fueron capaces de suspender el proyecto totalizador europeo.

Palabras clave: Ideal Urbano, Modernidad, Sociedad Colonial, Barroco.

The Modernity of the Hispanic American City in the Invention of the New World: Valladolid of Michoacán in the 16th Century

Abstract

When the European world-economy began to expand in the second half of the fifteenth century, Portuguese and Spaniards took to the trans-Atlantic adventure that culminated in the invention of new epistemological world. With him, suddenly appeared a way to imagine the totalization of human life under the ideal of early European modernity. In this concert, the city emerged as an element that allowed expanding the frontier of the European world, clinching the Spanish dominion in America, and

more importantly, which could crystallize a civilizational choice. However, among the urban ideal of Hispanics and the reality imposed in the late sixteenth century, it emerged an alternative characterized by a built from improvisation and the motley, where extravagance and theatricality were able to discontinue the European totalizing project company.

Key words: Urban Ideal, Modernity, Colonial Society, Baroque.

Ciudad y modernidad europea en el siglo XVI

A pesar de que el siglo XIX se reconoce como el siglo de la modernidad por desplegar sus elementos más característicos, esto es, una confianza absoluta en la dimensión práctica del mundo, la creencia en la capacidad técnica de la razón, la desdeificación de la naturaleza, la formación del individuo como sujeto político por excelencia, la vida en grandes ciudades y su movilidad acelerada, la modernidad como fenómeno histórico comenzó alrededor del siglo X de nuestra era, con la simple pero exitosa combinación entre el arnés de pecho y la herradura, la cual permitió a los caballos tener mayor tracción y adaptabilidad a una amplia diversidad de terrenos.

Dicha innovación propició el surgimiento de nuevas técnicas agrícolas que permitieron el aprovechamiento de las áreas boscosas del norte de Europa, transformando la relación entre el hombre y su forma de producir, que le valió pasar de la escasez absoluta a la escasez relativa. Más importante quizá, al aportar mejores fuentes de energía, el cambio técnico promovió la paulatina separación entre la fuerza motriz del hombre y la herramienta (Mumford, 1934: 112-113).

El uso de ruedas hidráulicas en las márgenes de los ríos europeos se hizo intensivo a partir de los siglos XII y XIII. Así, luego de mejorarse los sistemas de transmisión de la energía, las ruedas fueron capaces de aportar entre dos y cinco caballos de fuerza con los que se impulsaron las enormes mazas que machacaban los metales, que golpeaban el hierro en las fraguas, que hacían funcionar los batanes de los obrajes, que animaban los fuelles de las fundiciones, que drenaban canales, movían las ruedas de afilar y hacían girar los molinos de papel (Braudel, 1984: 303-311).

Desde el siglo X y hasta el XVIII, la fuerza del caballo, del agua y el viento, sirvió para potenciar y amplificar el volumen de producción. De pronto, el hombre se abrió a la posibilidad de transformar su entorno de manera radical; podía sembrar más, producir mejores telas, forjar metales más resistentes y, sobre todo, la aparición de una segunda técnica que le permitiese acceder a una vida más fácil y feliz. La importancia de la revolución técnica del siglo X residió en que con ella

se inauguró la utopía como una forma de imaginar una modernidad que podía ser positiva.

Sin embargo, en la modernidad —que fundamentalmente ha sido europea— se puede distinguir aquella que “es” de aquella que tiene el “potencial de ser”. En una extraña paradoja de la modernidad, esta contiene dos ideas totalmente contradictorias: por un lado, en ella se presenta una revolución técnica capaz de impulsar a la humanidad hacia un progreso constante y ascendente (carácter potencial) y, por el otro, en su forma de imaginar la totalización de la vida existe un autosabotaje que le impide concretarse como una alternativa para la humanidad (la que es).

La ambigüedad entre el progreso y su fracaso radica en que la modernidad no se encuentra fuera del encuentro con el capitalismo. En este sentido, aunque en otros lugares del mundo también existieron revoluciones técnicas que transformaron la relación entre el hombre y la naturaleza, es solo en Europa donde la modernidad se volvió capitalista. En principio, porque Europa posee márgenes geográficos que le constituyen como un “pequeño continente”, pero también, porque desde la antigüedad existía una disposición hacia el comercio y la usura. Tan pronto surgió la revolución técnica del siglo X, ella no se desarrolló de forma constante en su versión positiva, pues en la lógica de competencia y maximización de beneficios económicos, ella se selecciona, se margina, se oculta o se impulsa según la ventaja que provea para quien la posee (Echeverría, 2008-2009: 7-18).

Por otro lado, aunque la ciudad es un fenómeno que antecede a la formación histórica del capitalismo, lo urbano se volvió instrumento de modernidad en la segunda mitad del siglo XV. Es decir, más allá de constituir un símbolo de lo civilizado, la ciudad y la modernidad se unieron en un proyecto espacial que constantemente pretendió (y aún lo hace) totalizar la vida humana.

Para comprender este fenómeno complejo, Fernand Braudel argumentaba que la ciudad germen del capitalismo se distingue porque en ella confluyen los procesos de producción y de consumo. Según este historiador social, la economía de mercado se transforma radicalmente cuando el capital y el capitalista adquieren un carácter de movimiento reproductor a partir de la economía monetaria, la cual no solo permite mercantilizar los objetos a través del intercambio, sino que pondera unos por encima de otros mediante un valor de cambio diferenciado. Precisamente es en la ciudad europea del siglo XV donde surge la clase social que controla a la economía monetaria y que domina a la economía de mercado en su conjunto (Braudel, 1984: 448-450).

El encuentro de la ciudad con el capitalismo hacia la segunda mitad del siglo XV, objetivó a la reproducción del capital en el espacio, siendo la ciudad europea el lugar donde se reunía a los burgueses que controlaban el intercambio y la economía de mercado, junto con

los consumidores finales de las mercancías. La ciudad se convirtió en el lugar donde se tensaban las incipientes relaciones sociales de producción capitalista, situando en ella la elección civilizatoria de Occidente. En la ciudad occidental se concentró la reproducción del mundo material, pero también, en ella se creó una forma específica de concebir lo social, cultural y político.

No obstante que en el campo se encuentra lo rural y productivo, que es capaz de bastarse a sí mismo, en contraparte este pierde razón de ser al no encontrar un soporte que le conmine a seguirse reproduciendo. Una de las características de la ciudad occidental es que, aunque incapaz de satisfacer por completo las necesidades de consumo de sus habitantes, esta representa el lugar donde el calendario de la tierra se unifica con el de la imaginación (Echeverría, 2013a: 36-42).

Es así que el espacio urbano occidental se presenta ante nosotros como el producto y el lugar en donde se reproducen las relaciones sociales de producción capitalistas. De este modo, la ciudad occidental se imagina (proyecta), se construye físicamente y se reproduce en y por el espacio. Así, cuando la modernidad capitalista se objetivó históricamente en la ciudad, en ella construyó una relación de índole económica y, al mismo tiempo, en ella se desplegó un proyecto socioespacial hegemónico, que constantemente tiende a la homogeneidad, pero que al interior esconde una maraña de relaciones contradictorias y jerarquizadas (Lefebvre, 2013: 63-124).

El proyecto de ciudad hispanoamericana en el siglo XVI

La orden dada por Diego Velázquez, gobernador de la isla de Cuba, era que la expedición comandada por Hernán Cortés debía recorrer las costas caribeñas con el objeto de rescatar la mayor cantidad de oro posible para después volver a la isla. Empero, Cortés y sus hombres decidieron establecer una población y fortaleza a partir de la cual pudiesen continuar con la empresa de exploración y conquista (Díaz del Castillo, 2006: 96-98).

Luego de efectuar la traza de la iglesia, plaza y ataranzas, los españoles procedieron a la elección de alcaldes y regidores de la Rica Villa de la Vera Cruz (1519), nombrando a Cortés como capitán general y justicia mayor, conformando el primer ayuntamiento en suelo continental y estableciendo una relación directa con la autoridad real al desconocer el mandato de Velázquez (Cortés, 1986: 26-28).

Para Tzvetan Todorov, la diferencia entre Cortés y los exploradores que le precedieron es que por primera vez se hizo consciente de la importancia política —e inclusive histórica— de sus actos (Todorov, 2008: 106-136). El deseo del conquistador extremeño no era comerciar con

las mercaderías europeas a cambio del oro de los indios, pues ya en el inicio se reveló su más grande anhelo: conocer a los pueblos indígenas para someterlos, sirviendo a su Dios y al rey al ampliar los dominios de la corona española.

La famosa quema de embarcaciones para que la tripulación no pudiese retornar a la isla parece una metáfora donde continuar con la campaña de conquista era la única opción de los españoles. Que una de las primeras acciones de Cortés y sus hombres haya sido fundar una ciudad significa que los hispanos no podían concebir conquista ni civilización sin un marco urbano; pero también que lo urbano era el instrumento que permitía la existencia de una y otra.

Aunque la fundación del fuerte de La Navidad se realizó en un año tan temprano como 1492, los términos para fundar poblaciones tan solo comenzaron a ser mencionados en las cédulas emitidas por Carlos V en 1526 y 1529, expidiéndose las primeras ordenanzas de fundación hasta 1573, en un momento donde la mayoría de las ciudades españolas ya habían sido edificadas (Musset, 2011: 52-55). A pesar del largo tiempo transcurrido entre las primeras fundaciones y el establecimiento del proyecto urbano en ordenanzas, lo cierto es que este comenzó a ser bosquejado con la construcción de una red de villas erigidas por Nicolás de Ovando en la isla de La Española entre 1502 y 1509, donde el trazado geométrico y la posición estratégica de los pueblos fue una premisa para el gobernador, quien buscó el aprovechamiento económico del territorio conquistado (Morse, 1990: 20-21).

Pese a que el siglo XVI se reconoce como un período de experimentación y fracaso en la creación de poblaciones, las recomendaciones sobre la forma en la que se habrían de realizar las fundaciones en América aparecieron en las Leyes de Burgos de 1512, aunque con más claridad, en las instrucciones dadas a Pedrarias Dávila en 1513 y en las otorgadas a Hernán Cortés en 1523, donde destacan al menos cuatro elementos compartidos:

1. El consejo de establecer puertos donde descargar mercaderías, y en caso de alejarse en busca de minas, que los sitios escogidos fuesen “saludables” y con buena disposición de agua, tierra, bosques y aires.
2. La orden explícita de trazar el asentamiento, de otorgar lugar para plaza, iglesia, calles y solares, procurando que todo quedase “ordenado” desde el comienzo de la fundación.
3. El establecimiento de un cuerpo de regidores para dar gobierno a la nueva población, donde los puestos serían elegidos por los vecinos y con cargo de un año.

4. Que el espacio urbano recién fundado estuviese repartido entre los colonos según su “calidad”; que en la práctica significó que del centro hacia la periferia se repartiesen los solares dependiendo del estatus social y los servicios prestados a la corona española¹.

Distanciados de aquella vieja discusión donde el origen del trazado reticular fue pensado como producto de una implantación de la tradición hispana, reminiscencia del pasado urbano indígena, resultado de una solución espontánea por parte de los conquistadores, como un reflejo de los tratados arquitectónicos del Renacimiento, y en medio de estas posiciones, como la síntesis de dos prácticas constructivas, lo que vale resaltar es que en las instrucciones dadas a Pedrarias Dávila y Hernán Cortés ya se delineaba una ciudad ideal, repetible y generalizable para el proceso de colonización espacial, y quizá más importante, en ellas comenzaba a dibujarse una temprana imagen del orden colonial (Mier y Terán Rocha, 2005: 65-85).

Sin ambages, las ciudades hispanoamericanas poseían una estructura más o menos definida desde el momento mismo en que comenzaron a ser fundadas, no obstante que ellas nacieron de un consejo vago e impreciso que no contenía un plan o dibujo de su forma física, por el acta de fundación de Natá (Panamá), efectuada en el año de 1522 por el gobernador Pedrarias Dávila, se sabe que la población tenía un trazado reticular, con manzanas compuestas por cuatro solares, con calles rectas de catorce varas de ancho, además de poseer plaza, iglesia y casas de cabildo en el centro de la fundación.

Sin olvidar la larga tradición hispana de aquellas localidades establecidas mediante cartas-puebla en el camino de Santiago durante la Baja Edad Media, las villas reales surgidas tras la reconquista, o los esquemas de ciudad ideal de Francisco de Eximienç (1384-86) y Rodrigo Sánchez de Arévalo (1454), el campamento de Santa Fe en Granada, parece ser el referente inmediato que los conquistadores utilizaron para fundar algunas de las primeras ciudades españolas en América.

Uno de estos ejemplos lo encontramos en el gobernador Francisco de Bobadilla, quien fue partícipe de la fundación del campamento granadino de Santa Fe en 1492, pasando a tierras americanas en el año de 1500, donde colaboró en la edificación de Santo Domingo, en la isla de La Española. Sumado a lo anterior, Bobadilla tuvo una relación directa con el Concejo de Jaén, región donde se fundaron, entre 1537-1539,

1 “Doc. 15, Instrucción al gobernador de tierra firme, Pedrarias Dávila para que la formación de los nuevos pueblos se haga ordenadamente, repartiendo los solares urbanos según la calidad de los vecinos”, en Francisco de Solano, *Normas y leyes de la ciudad hispanoamericana: 1492-1600*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Centro de Estudios Históricos, 1996, p. 37.

cuatro de los ocho núcleos urbanos ordenados por Carlos V en 1508, los cuales replicaron el patrón de diseño con el que se estaban fundando las ciudades en América (Delgado Barrado *et al.*, 2014: 23-31).

De forma similar, el primer virrey de la Nueva España, Antonio de Mendoza, tuvo un conocimiento amplio sobre la forma ortogonal de organizar el espacio, pues la mayor parte de su juventud la pasó en Santa Fe, lugar donde su padre fue alcaide de Alhambra; una cuestión que no pasa desapercibida cuando se observa la reorganización espacial efectuada en la Ciudad de México en el año 1538.

Si el esquema organizador del campamento granadino se utilizó para dar forma a las fundaciones hispanoamericanas de principios del siglo XVI, ello fue porque su patrón de diseño se ajustó a la necesidad de asegurar la presencia y el dominio de la corona española en los territorios recién conquistados, aun y cuando esta se determinara sin tener una imagen certera del mismo.

De suerte que, aunque la discusión sobre el origen ortogonal de las ciudades hispanoamericanas, continúa siendo relevante porque ella constituye la forma externa de una gran cantidad de poblaciones en el continente, el problema adquiere un nuevo matiz cuando se le combina con la aspiración española de materializar un proyecto civilizatorio en el Nuevo Mundo.

Según la tesis central del historiador texano, Walter Prescott Webb, el descubrimiento del continente americano permitió que los cerca de 100 millones de personas que habitaban Europa a comienzos del siglo XVI, dispusieran de un territorio seis veces más grande que el de las metrópolis. De las 3.750.000 millas cuadradas disponibles en el Viejo Mundo, pronto se hicieron utilizables unas extraordinarios 20.000.000 de millas de tierra fértil y casi despoblada. Con esta nueva posesión, la densidad poblacional pasó de 26.7 personas por milla cuadrada, a un promedio de solo 5 habitantes por la misma cantidad de espacio. Con el descubrimiento de América, el europeo pudo apropiarse de unos 148 acres de tierra, en lugar de los 24 que le correspondían en Europa (Prescott Webb, 1952: 16-17).

Durante los siglos XVI y XVII, la frontera europea se expandió a lo largo y ancho del continente americano, alcanzando incluso a los anhelados territorios asiáticos. Sin embargo, el ensanchamiento no solo implicó su expansión territorial, la multiplicación de los recursos disponibles o la disponibilidad del oro y la plata que fue extraída en grandes cantidades de las minas americanas. En esencia, la conquista y colonización fueron percibidas como la legítima invasión de una tierra desocupada, donde sus pobladores no eran sino salvajes cuyos derechos podían no ser respetados. Como lo expresó el nominalista inglés John Mair, en el año de 1510, el indio podía perder su derecho natural a

la tierra si se oponía con las armas a la evangelización o si la permitía pero no se convertía (Beuchot, 1992: 14).

La expansión de la frontera europea y la empresa de conversión al cristianismo fueron concebidas desde el comienzo como la lucha entre el hombre civilizado y las fuerzas de la naturaleza. De suerte que la ciudad, y con ello el proyecto urbano español, constituyeron la manera efectiva de conquistar el espacio geográfico, de continuar con la expulsión de los infieles, pero también de afianzar el avance de la civilización cristiana en el orbe.

En la invención de América radicó la posibilidad de construir una forma ideal de totalización de la vida humana y, con ella, se mostró una opción civilizatoria avasallante que esbozó sus marcos con bastante claridad. La modernidad, pensada como una primera forma ideal en la que se encierra la potencialidad de un *deber ser*, no solo de América o de Europa, sino de la civilización occidental en su conjunto, nació como un intento histórico por alcanzar aquel horizonte de abundancia que la economía-mundo del siglo XVI colocaba y prometía frente a sus ojos (Echeverría, 2013b: 144-152). América posibilitó un *Nuevo Mundo* porque con ella surgió el sentimiento de la innovación que reemplaza y sustituye a las formas tradicionales por unas aún mejores.

Desprovistos de aquel temor infundido por la doctrina cristiana, donde el goce del objeto era rechazado por ser fuente del pecado, los europeos se lanzaron con voracidad al disfrute del repertorio de “bienes terrenales” que se le ofrecían en el continente americano (Echeverría, 2013b: 140-143). Incredulos de las amenazas de un inframundo que limitaba la apreciación de la circulación mercantil de la riqueza, el hombre occidental comenzó a verse a sí mismo como la medida de todas las cosas.

Muy pronto, los españoles y portugueses entendieron que podían descubrir nuevas geografías, que eran capaces de describir y conquistar epistemológicamente aquello que hasta entonces les era desconocido, pero al hacerlo, también supieron que podían no solo nombrar e interpretar, sino dominar y transformar al mundo para adecuar a quienes vivían en él.

La invención epistemológica del Nuevo Mundo, efectuada por exploradores, pensadores y juristas europeos, puso sobre la mesa, a mediados del siglo XVI, una disputa intelectual donde comenzaron a enfrentarse dos visiones distintas de sociedad colonial: por un lado, aquella representada por fray Bartolomé de las Casas, la cual abogaba por el reconocimiento de la humanidad y razón del indígena; que en lo urbano se materializó en los hospitales-pueblo del obispo Vasco de Quiroga, y más tarde, en su intento por constituir la *Utopía* en la ciudad de Pátzcuaro; y, frente a esta posición, la encabezada por Juan Ginés de Sepúlveda, quien defendía la legitimidad de la guerra y con-

quista de los pueblos indios por su natural inferioridad, implicando con ello la posibilidad de utilizarlos sin restricciones (Xirau, 1973). Un posicionamiento que con sus matices, encontraría eco en las ciudades hidalgas de Puebla, Querétaro y Valladolid.

Como algunos estudiosos han señalado, el problema filosófico de la conquista de América no es precisamente un problema de la conquista, sino para la conquista, pues los actores de la discusión eran todos europeos, muchos ni siquiera pisaron suelo americano e, inclusive, cuando asumieron la defensa férrea del indio, como ocurrió con Bartolomé de las Casas, lo cristiano siempre sirvió como instrumento civilizador (Santos Herceg, 2011: 165-186). De modo que todos los proyectos sociales y experimentos utópicos en América fueron esencialmente proyectos de índole civilizatoria.

Dos ciudades para Michoacán, dos formas distintas de concebir un proyecto urbano-social para el Nuevo Mundo

Tras dividirse el territorio de la Nueva España en cuatro demarcaciones en 1534, una de ellas habría de llamarse Alcaldía de Michoacán, la cual contaría con una ciudad capital denominada Ciudad de Michoacán. Más tarde, cuando por una bula del Papa Paulo III se erigió en 1536 el Obispado de Michoacán, finalmente se otorgaron las condiciones para consolidar la demarcación político-religiosa. Sin embargo, dos problemas quedaban por resolver: el primero de ellos sería la persona que ocuparía el cargo de obispo, y no menos importante, el lugar donde se construiría la dichosa ciudad.

Para el cargo de obispo inicialmente se eligió a fray Luis de Fuenzalida, aunque este rechazó el nombramiento del rey dejando vacante la silla episcopal. Sin otro candidato, el licenciado Vasco de Quiroga, quien hasta ese momento se había desempeñado como oidor de la Real Audiencia de México, asumió como primer obispo de Michoacán el 6 de agosto de 1538. Sin ser un religioso, Quiroga se adjudicó el nombramiento gracias a sus influencias en la corte.

Más que ambición política, la búsqueda del cargo fue motivada por otras razones, en principio, en una visita realizada en 1533, Quiroga tuvo la oportunidad de conocer la tierra michoacana, a su gente, así como los problemas que a esta le aquejaban, entre ellos el abuso sufrido por parte de los encomenderos; además, ese mismo año, Vasco de Quiroga fundó su segundo hospital-pueblo, en un sitio llamado *Atmataho*, cerca de la otrora capital del imperio tarasco. Así, junto a su primer hospital, creado un año antes en las cercanías de la Ciudad de México, Quiroga se propuso edificar una sociedad donde indios y españoles pudiesen vivir en policía mixta.

Con estos antecedentes, como obispo de Michoacán, Vasco de Quiroga vio la oportunidad de crear una sociedad sin los vicios que aquejaban a sus símiles europeos y, al mismo tiempo, concibió una manera de reformar al indígena devastado tras la conquista. Sumado a lo anterior, entre 1532 y 1535, Quiroga había leído y anotado la *Utopía* de Tomás Moro, de manera que en 1538, un día después de consagrar el obispado, se trasladó al barrio de Pátzcuaro, lugar donde ya había comenzado la edificación de la Ciudad de Michoacán, una población que evidentemente aspiraba a construir la utopía de Amauroto.

Entre las razones aducidas por el obispo para elegir a Pátzcuaro y no a Tzintzuntan como asiento de la sede catedralicia, se encontraba que esta tenía mejor clima, abundantes fuentes de agua, suficientes tierras para los vecinos y pastos para los animales. La realidad era que Quiroga prefirió a Pátzcuaro como una forma de desembarazarse de la oposición de las élites indígenas y de los encomenderos que ya vivían en Tzintzuntan. Por otro lado, en una carta dirigida al presidente del Consejo de Indias en 1531, Quiroga había insinuado la importancia de las ciudades en el Nuevo Mundo (Morán Álvarez, 1990: 45-46). No obstante, es en su *Información de derecho*, escrita entre 1534 y 1535, donde Quiroga habría de proponer un verdadero plan organizacional para las Indias basado en la erección de ciudades como una herramienta necesaria para reducir al indio, quien junto al español, viviría en policía mixta, disfrutando del mundo material con arte e industria, redimiendo la fe y engrandeciendo el alma gracias a las enseñanzas de los frailes (Quiroga, 1985: 64-65; 199-203).

Como era de esperarse, una vez que vecinos y encomenderos españoles se enteraron de que en la Ciudad de Michoacán tan solo se les asignaría una porción hacia la parte norte de la misma, estos levantaron quejas y suplicas al virrey Antonio de Mendoza para que fundara una población con características españolas y que fuera más adecuada a sus intereses. De modo que, por un mandamiento expedido el 23 de abril de 1541, el virrey Antonio de Mendoza mandó a crear una Nueva Ciudad de Michoacán, en el casi despoblado valle de Guayangareo.

Unas semanas más tarde, el 18 de mayo de ese mismo año, los comisionados por el virrey, Juan de Alvarado, Juan de Villaseñor y Luis de León Romano, en compañía del alcalde, regidores, escribano, algunos encomenderos y principales indios, tomaron posesión del sitio ordenado por Mendoza, para inmediatamente trazar lugares de las casas de cabildo, iglesia, cárcel, plaza y carnicería, así como realizar el señalamiento de los ejidos de la ciudad (Greenlaf y Warren, 1991: 255).

Contraria al deseo del obispo Quiroga, la fundación de la Nueva Ciudad de Michoacán instauró un conflicto por el título de ciudad cabeza del obispado, que enfrentaría durante largos años al obispo y a los vecinos españoles de Guayangareo; disputándose en el fondo el triunfo de

un proyecto urbano-social para el obispado. Así, a pesar de que el virrey Mendoza tenía motivos personales para apoyar a la ciudad española, este también actuó con el fin de evitar que se extendiera la rebelión de indios y negros de la Ciudad de México, que entre 1537 y 1538 había amenazado con trastocar el incipiente orden colonial.

Luego de escuchar las suplicas del virrey y del obispo Zumárraga, el rey ordenó derruir lo que quedaba de los edificios indígenas para que estos no siguieran adorando a sus antiguos dioses en los *cués*. Por su parte, Antonio de Mendoza dispuso el desecamiento de los canales, el ensanchamiento de las calzadas, la prohibición para que los indios no estuviesen a menos de un tiro de ballesta de las casas de españoles, que los naturales tuviesen impedido andar a caballo, así como la orden para que ninguno de ellos pudiese portar armas españolas (Tovar de Teresa, 1985: 3-4).

Con el ordenamiento de 1538 surgió la posibilidad de trazar al modo español la destruida Ciudad de México, pero también de implementar un proyecto de sociedad distinto al que en ese momento proponían humanistas como Vasco de Quiroga. No obstante que refundar la ciudad de México supuso una tarea colosal, el virrey poseía la experiencia edificatoria de sus largos años en el campamento de Santa Fe de Granada, pero además también conocía los fundamentos teóricos de *Los diez libros de la arquitectura*, una obra de mediados del siglo XV, escrita por el tratadista italiano Leon Battista Alberti, la cual fue leída por Mendoza en el año de 1539.

Cuando Mendoza refundó la ciudad de México, en ella fue capaz de desplegar algunos de los postulados de Alberti, aunque estos fueron más bien parciales, de manera que al fundar la Nueva Ciudad de Michoacán en 1541, el virrey vio con seguridad la posibilidad de proyectarla bajo los ideales del tratadista italiano.

A diferencia de la comunidad contenida en la utopía de Quiroga, la ciudad de Alberti (y de Mendoza) la concebía en similitud con el cuerpo humano. Es decir, como una urbe donde las partes estarían sometidas armónicamente al conjunto del organismo. Así, siguiendo la tradición de pensamiento aristotélico, para Alberti sí existía una desigualdad natural entre los habitantes de una ciudad –inclusive de una ideal como la que este proponía–, por lo que reconocida su incapacidad para gobernarse, la gran mayoría debía someterse al dictamen de los que tuviesen capacidad para gobernarla.

Dicha desigualdad, según el tratadista italiano, debía reflejarse tanto en lo espacial como en lo arquitectónico, pues los gobernantes deberían ocupar el centro de la ciudad, su corazón, mientras que según su jerarquía, el resto iría repartiéndose en los alrededores, donde habitarían edificios simples en comparación con la fastuosidad de aquellos destinados para los gobernantes (Battista Alberti, 1582: 95-98).

Frente a la posición utópica-humanista de los frailes, el proyecto urbano de los conquistadores y el de las autoridades reales veía un nuevo mundo donde los hispanos se servirían de la mano de obra indígena para enriquecerse con todo aquello que el continente americano podía ofrecerles. En este tenor, la ciudad se pensaba como un espacio donde los colonos y encomenderos administrarían sus haciendas, minas, obrajes y plantaciones, a la par que disfrutarían de la enseñanza de los colegios y monasterios.

En el ideal urbano de los hispanos, el centro de la ciudad –la traza–, estaría habitada por la población blanca española, conformando así “lo civilizado”, mientras que los pueblos y barrios extramuros estarían destinados para los indios y las castas, quienes acudirían a “la ciudad” a vender sus mercaderías, al tiempo que cumplirían con las tareas constructivas y de servicio, a las que estaban obligados por el sistema de repartimiento. Sin formar parte de la ciudad, tal como se observó en la reorganización de la ciudad de México de 1538, el indio habría de encontrarse en el afuera, en lo salvaje, en oposición a lo blanco civilizado.

De la Nueva Ciudad de Michoacán a Valladolid. Entre el ideal y la práctica urbana

El conflicto entre la Ciudad de Michoacán (Pátzcuaro-1538) y la Nueva Ciudad de Michoacán (Guayangareo-1541) por el título de ciudad cabeza del obispado se extendió hasta que, en 1565, falleció el obispo Quiroga en su amada ciudad. A partir de ese momento el centro urbano español experimentó un proceso de refundación que comenzó con el cambio de la silla episcopal en 1560; más tarde, se trasladaron también los poderes civiles y eclesiásticos en 1576; seguidos por el cambio de nombre a Valladolid, alrededor de 1579; para que finalmente se mudara la sede catedralicia hacia el año 1580. Luego de estos traslados, las órdenes religiosas, así como el emblemático Colegio de San Nicolás, también habrían de trasladarse a la ciudad española, quedando asentadas en su mayoría para finales del siglo XVI.

Pareció entonces que podía echar raíces y crecer, sin embargo, por una información elaborada por los vecinos en 1586, se sabe que esta contaba con poca población, que los indios no acudían a abastecerla y que los españoles preferían estar en sus haciendas y estancias de alrededor. Sumado a lo anterior, luego de que la población indígena experimentase una dramática disminución durante todo el siglo XVI, los vecinos señalaron que no había suficiente mano de obra para construir las casas de españoles, y las que había estaban elaboradas con

materiales de adobe, sin mencionar el estado ruinoso en el que se encontraba la mayoría de los edificios, entre ellos la mismísima catedral².

A pesar de los traslados, los documentos indican que a finales del siglo XVI, Valladolid contaba con poca población, lo cual es visible en el reducido comercio que la ciudad tenía hacia 1592, cuando se contabilizaron entre ocho o nueve tiendas³. Una cantidad contrastante con los treinta y cinco comercios registrados cincuenta años más tarde⁴.

Aunque despojada de las órdenes religiosas y de los símbolos de poder político del obispado, Pátzcuaro gozaba de una importante actividad económica a diferencia de Valladolid. No obstante que el proyecto urbano de los vecinos españoles resultó exitoso frente a la propuesta del obispo Quiroga, este mostraba un fracaso estrepitoso a finales del siglo XVI. Ante la baja poblacional indígena que caracterizó a todo ese siglo, el *apartheid* espacial significó un suicidio para muchas ciudades novohispanas, pues junto con la falta de mano de obra indígena, los pueblos no acudían a comerciar porque simbólicamente no les pertenecía una ciudad que los negaba como habitantes.

Temiendo el desdoblamiento de los centros urbanos, hacia finales del siglo XV y principios del XVII, la autoridad real implementó una política de congregación en torno a cabezas de pueblo y ciudades en toda la Nueva España. Para el caso de Valladolid, aunque inicialmente se proyectó congregar a mil indios con sus familias en los pueblos y barrios extramuros, hacia 1603 no se había logrado juntar la cantidad solicitada.

Sin llevarse a cabo tal y como había sido ordenada, la congregación de Valladolid surtió el efecto deseado y, a su vez, una transformación indeseada por los españoles. Los registros parroquiales muestran que a partir del siglo XVII, la mayoría de la población estaría conformada por mulatos y mestizos. Un cambio verificable por el aumento de las tiendas registradas, cuyo producto principal era la venta del vino de cocos, una bebida asociada con los negros, mulatos e indios.

2 Archivo Histórico Municipal de Morelia (en adelante AHMM), Ramo: Gobierno, Sub-ramo: Peticiones e información, Caja 5, Exp. 27-B, 1586, Valladolid.

3 AHMM, Ramo: Gobierno, Sub-ramo: Vigilancia y supervisión, Apartado: Precios, pesas, medidas y oficios, Caja: 3, Exp. 8-A, 1592, Valladolid.

4 AHMM, Ramo: Gobierno, Sub-ramo: Vigilancia y supervisión, Apartado: Precios, pesas, medidas y oficios, Caja: 3, Exp. 12, 1638, Valladolid.

Conclusiones

La historia de la ciudad de Valladolid demuestra, como en otros tantos lugares, que la implantación de un proyecto urbano europeo en América avanzó con rapidez durante las primeras décadas del siglo XVI. No obstante que al inicio sus indicaciones fueron imprecisas, lo cierto es que la ciudad sirvió como un instrumento de colonización espacial, al tiempo que ampliaba la frontera europea y, con ello, reproducía las relaciones de producción capitalistas en y por el espacio.

Sin embargo, cuando el nuevo continente comenzó a ser objeto de discusión para el mundo europeo, en lo urbano empezaron a materializarse proyectos distintos e inclusive contradictorios, como lo fue el enfrentamiento entre la ciudad utópica de Pátzcuaro y el ideal hispano de Valladolid.

Es necesario tener presente que desde el siglo XV, es en la ciudad occidental donde el capitalismo encuentra su lugar predilecto de despliegue, de manera que al comienzo de la colonización de América, aun con sus imprecisiones y contradicciones, la ciudad capitalista tuvo un papel primordial para lograr la concreción del proyecto civilizatorio occidental del aún germinal sistema capitalista.

A pesar del aparente éxito de Valladolid, a finales del siglo XVI esta demostró que su aspiración a homogeneizar y totalizar la vida humana estaba destinada a fracasar dadas sus múltiples contradicciones. De este modo, aunque la modernidad europea –que siempre ha sido capitalista– se encamine al supuesto progreso mediante un proyecto civilizatorio, una y otra vez este “deber ser” queda subordinado ante el natural autosabotaje que ella contiene.

La congregación indígena de principios del siglo XVII permitió entonces que Valladolid se consolidara y comenzara a crecer. Sin ser parte del ideal urbano español, indios, negros, mestizos y mulatos dieron vida a la ciudad con su andar cotidiano, con el trabajo que estos realizaban y con el entramado de prácticas simbólicas y religiosas con las que habitaron el espacio.

Sin capacidad de rechazar al capitalismo, pero sin abrazarlo como propio, toda vez que reconocían su carácter violento e impositivo, los grupos que componían la ciudad encontraron maneras de sortear las diferentes expresiones coercitivas del dominio. De suerte que lugares como la calle, la fiesta y la comedia se volvieron manifestaciones visibles de la resistencia al proyecto europeo. Aunque en lo urbano se debate la imposición de un proyecto hegemónico espacial, la práctica cotidiana nos demuestra que es en la multiplicidad de ser, hacer y sentir la ciudad que esta se mantiene en continuo movimiento.

Fuentes

Bibliografía

- Baptista Alberti, Leon (1582). *Los diez libros de arquitectura*. Madrid: Impresor Alonso Gómez.
- Beuchot, Mauricio (1992). *La querrela de la conquista. Una polémica del siglo XVI*. México: Siglo XXI Editores.
- Braudel, Fernand (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Madrid: Alianza Editorial.
- Cortés, Hernán (1986). *Letters from México*, trad. de Anthony Padgen. New Haven and London: Yale University Press.
- Delgado Barrado, Jose Miguel *et al.* (2014) “Fundación de ciudades en Andalucía y su proyección hacia América (siglos XVI-XVIII)”, en *Las ciudades en las fases transitorias del mundo hispánico a los Estados nación: América y Europa siglos XVI-XX*. España: Iberoamericana/Vervuert/Bonilla Artigas Editores, pp. 17-44.
- Díaz del Castillo, Bernal (2006). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. México: Grupo Editorial Tomo.
- Echeverría, Bolívar (2009). *¿Qué es la modernidad?* México: Universidad Autónoma de México.
- (2013a). *Modelos elementales de la oposición campo-ciudad*, México: Editorial Itaca.
- (2013b). *La modernidad de lo barroco*. México: Ediciones Era, 2ª edic.
- Greenlaf, Richard E. y Benedict J. Warren (1991). *Gonzalo Gómez, primer poblador español de Guayangareo (Morelia). Proceso inquisitorial*. Morelia: Fimax Publicistas.
- Lefebvre, Henri (2013). *La producción del espacio*, Madrid: Capitán Swing Libros.
- Mier y Terán Rocha, Lucía (2005). *La primera traza de la Ciudad de México, 1524-1535*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Morse, Richard M. (1990). “El desarrollo urbano de la Hispanoamérica colonial”, en *Historia de América Latina*. Barcelona: Editorial Crítica, vol. 3, pp. 15-48.
- Mumford, Lewis (1934). *Technics and Civilization*. London: Routledge & Keagan Paul LTD.
- Musset, Alain (2011). *Ciudades nómadas del Nuevo Mundo*. México: Fondo de Cultura Económica/Embajada de Francia.
- Prescott Webb, Walter (1952). *The Great Frontier*. Reno: University of Nevada Press.
- Quiroga, Vasco de (1985). *Información en derecho del licenciado Quiroga sobre algunas provisiones del Real Consejo de Indias*. México: Secretaría de Educación Pública.

- Solano, Francisco de (1996). *Normas y leyes de la ciudad hispanoamericana: 1492-1600*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Centro de Estudios Históricos.
- Todorov, Tzvetan (2008). *La conquista de América. El problema del otro*. México: Siglo XXI Editores, 16ª edic.
- Xirau, Ramón (1973). *Idea y querrela de la Nueva España*. Madrid: Alianza Editorial.
- Morán Álvarez, Julio César (1990). *El pensamiento de Vasco de Quiroga: Génesis y trascendencia*. Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Hemerografía

- Echeverría, Bolívar (2008-2009). "Un concepto de modernidad," *Contrahistorias. La otra mirada de Clío* 11, septiembre-febrero: 7-18.
- Santos Herceg, José (2011). "Filosofía de (para) la Conquista. Eurocentrismo y colonialismo en la disputa por el Nuevo Mundo," *Atenea: Revista de Ciencias, Artes y Letras*, 503: 165-186.
- Tovar de Teresa, Guillermo (1985). "Antonio de Mendoza y el urbanismo," *Cuadernos de Arquitectura Virreinal* 2: 3-19.

De archivo

ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE MORELIA

- Ramo: Gobierno, Peticiones e información, Sub-ramo: peticiones e Información, Caja 5, Exp. 27-B, 1586, Valladolid.
- Ramo: Gobierno, Sub-ramo: Vigilancia y supervisión, Apartado: Precios, pesas, medidas y oficios, Caja: 3, Exp. 8-A, 1592, Valladolid.
- Ramo: Gobierno, Sub-ramo: Vigilancia y supervisión, Apartado: Precios, pesas, medidas y oficios, Caja: 3, Exp. 12, 1638, Valladolid.

PENSAR LA CIUDAD A TRAVÉS DE LOS SISMOS: EL TERREMOTO DEL 29 DE OCTUBRE DE 1900 EN VENEZUELA

Alejandra Leal Guzmán

Fecha de entrega: 24 de junio de 2016
Fecha de aceptación: 20 de julio de 2016

Resumen

Aunque los terremotos constituyen fenómenos intrínsecos al sustrato geográfico de nuestras principales y más antiguas ciudades, tienen una escasa presencia y resonancia en la historia urbana de Venezuela. Estos eventos suelen ser tratados en forma poco menos que anecdótica y más bien descriptiva, y no encontramos en la historiografía urbana nacional un abordaje interpretativo de los terremotos venezolanos que relacione sus efectos con el contexto arquitectónico y urbano correspondiente y que rescate las reflexiones que los sismos han inspirado en los actores sociales que los padecen. Este trabajo consiste en una crónica, elaborada a partir de diversas fuentes, del último gran terremoto venezolano del siglo XIX, evento ocurrido a las 4:42 am, del día 29 de octubre de 1900. Este sismo sacudió la región norte costera venezolana afectando sensiblemente a las poblaciones ubicadas en la actual área metropolitana de Caracas, en la costa de Barlovento y en los estados Anzoátegui Aragua, Miranda y Vargas. A pesar de la extensión e importancia de sus efectos, el terremoto de 1900 aparece escasamente reseñado en la historiografía: es referido con frecuencia, pero sin detalles y juzgado, invariablemente, como un evento menor. Sin embargo, a través de los registros históricos se perfila como uno de los terremotos más destructores y significativos ocurridos en el país, cuya memoria debe ser elaborada y reincorporada a la historia urbana de Venezuela.

Palabras clave: Historia Urbana, Terremotos, Ciudad, Riesgo Sísmico.

Thinking the City Through Seisms: The Earthquake of October 29, 1900 in Venezuela

Abstract

Although earthquakes are intrinsic phenomena to the geographical substrate of our main and oldest cities, they have little presence and resonance in the urban history of Venezuela. These events are usually

treated anecdotally and in descriptive way; highlighting the numbers of dead and detailing the damage to some important buildings. Actually, there is not an interpretive approach of Venezuelans earthquakes that link its effects with the corresponding architectural and urban context. In that sense, this work is a chronic, drawn from various sources, of the last great earthquake Venezuelan nineteenth century, an event occurred at 4:42 am on October 29, 1900. With an estimated magnitude 7.6, this earthquake shook the northern coastal of Venezuela and affected the city of Caracas and several populations in states Anzoátegui, Aragua, Miranda and Vargas. The 1900 earthquake also triggered a tsunami that flooded coastal of Barlovento and affected coastal of Anzoátegui. Despite the size and importance of its effects, the earthquake of 1900 appears sparsely reported in historiography: it is frequently referred without details and judged invariably as a minor event. However, through historical records is shaping one of the most destructive and significant earthquakes that have occurred in the country, whose memory should be incorporated to the urban history of Venezuela.

Key words: Urban History, Earthquakes, City, Seismic Risk.

Terremotos e historia urbana

En líneas generales, los terremotos y sus efectos sobre la ciudad son un tema poco frecuentado por los historiadores. De hecho, la historia urbana, como campo específico que entiende de la ciudad y de lo urbano; es decir, de todas las “circunstancias que influyen en la conformación de la ciudad y sus procesos constructivos” (Piñón, 1996: 15), ha privilegiado el análisis de los aspectos económicos, políticos y sociales que inciden en la evolución de la ciudad, soslayando el impacto transformador de las amenazas naturales existentes en su entorno.

El estudio de los terremotos en la historia urbana se ha caracterizado por privilegiar la descripción de los eventos que resultan desastrosos (Lima, 1746; Lisboa, 1755; Venezuela, 1812; Mendoza, 1861), ignorando aquellos sismos que, por su cifra de pérdidas materiales y humanas, no califican como desastres. Luego, estos eventos se reseñan de una manera descriptiva y ocasional (Gascón y Fernández, 2001), esgrimiendo las cifras de muertos y detallando los daños sufridos por algunos edificios importantes. En esta perspectiva, los terremotos son leídos en clave arquitectónica, en función de la relación *terremotos-edificios*. Es decir, se presta una atención casi exclusiva a las transformaciones en las tipologías y técnicas constructivas inducidas por los sismos, pero descuidando la relación *terremotos-ciudad*, la cual implica atender la interacción entre el terremoto y los patrones de asentamiento, la dinámica de los agentes urbanos, la configuración de la ciudad y el impacto

de los sismos en la evolución urbana. Sin embargo, en aquellas obras dedicadas al devenir de la ingeniería, la arquitectura y el urbanismo en Venezuela, los terremotos han sido interpretados como una amenaza significativa al crecimiento demográfico, a la consolidación y expansión urbana, a la persistencia de los hitos arquitectónicos y a la evolución de las tipologías constructivas. Considerando además que la amenaza sísmica se articulaba peligrosamente a otras amenazas naturales, así como a la inestabilidad económica y política.

En este sentido, el tratamiento histórico del terremoto del 29 de octubre de 1900 presenta ciertos elementos que lo caracterizan. En primer lugar, el evento es referido de manera anecdótica y superficial, con escaso soporte de fuentes primarias e invariablemente se le describe como un episodio intrascendente (Picón Salas, 1953: 109). Además, las referencias a este sismo adolecen de un sesgo geopolítico pues, a pesar de la extensión de sus efectos, la historiografía circunscribe sus apreciaciones a la ciudad de Caracas, aunque esta no fue la localidad más afectada y los daños registrados oscilaron entre moderados y graves, sin que se produjesen casos de colapso total de estructuras.

En consecuencia, la representación histórica de este terremoto se ve mermada al no reconocer que el área de percepción del sismo abarca buena parte del territorio nacional y al excluir, de la representación, a las poblaciones que sufrieron el impacto material más grave como Macuto, Guarenas, Guatire y los pueblos ubicados en la subregión de Barlovento, en el estado Miranda. Finalmente, las interpretaciones históricas del sismo se reducen a señalar la relación entre el terremoto y el proceso de urbanización de El Paraíso (Almandoz, 2006) y a reseñar las *casas contra temblores* (Silva, 1999). Excepcionalmente, Caraballo ofrece un relato muy conciso de este sismo y sus consecuencias, y alega que dicho evento evidenció la necesidad de realizar una renovación urbana en la ciudad de Caracas (Caraballo Perici, 1991).

En suma, podemos señalar que la historiografía venezolana ha abordado el terremoto de 1900 como un evento carente de interés histórico y urbano. Sus materiales aportan muy poca información relevante respecto a los efectos y consecuencias del sismo, pero resultan muy útiles para contextualizar las tipologías y técnicas constructivas, y la configuración urbana existentes al momento de su ocurrencia.

Por esta razón, para armar el rompecabezas sísmico correspondiente al evento del 29 de octubre de 1900, es necesario superar la primera impresión que produce el acercamiento historiográfico e ir a buscarlo en las voces de sus protagonistas, interrogando a fondo la documentación histórica que da cuenta del primer sismo venezolano cuyas lecciones fueron interpretadas desde la relación *terremotos-ciudad*.

Sobre las fuentes y su lectura

Estudiar un terremoto histórico considerando su impacto urbano y la forma cómo fue interpretado por sus contemporáneos en términos de razonamiento técnico frente al riesgo sísmico, es una labor que requiere acudir a diversos registros cuya variedad va más allá de las fuentes tradicionales que reposan en los archivos. La importancia de esta diversificación, especialmente para aquellos campos de estudio que son relativamente nuevos, ha sido establecida por Peter Burke (2001: 11). El sismo de 1900 irrumpió en un contexto cultural y científico definido por el espíritu positivista y modernista característico de finales del siglo XIX. Para el momento en que ocurre el terremoto existía en el país un importante número de periódicos y revistas orientados hacia la difusión de los avances científicos, tecnológicos y literarios (Ríos, 2006). Asimismo, los periódicos y las revistas venezolanas de mediados del siglo XIX habían incorporado entre sus contenidos temas de ingeniería, arquitectura y urbanismo, que resultan un insumo extraordinariamente útil para estudiar el impacto urbano de los terremotos. Respecto al pensamiento sismológico venezolano decimonónico se trataba de un contexto de precursores que alimentaron con sus ideas y textos el conocimiento sobre los terremotos (Altez, Rodríguez y Urbani, 2004). La prensa no solo informaba sobre la ocurrencia de temblores, también fue la tribuna que acogió los argumentos científicos y técnicos elaborados en torno a los terremotos de 1853, 1875, 1878, 1884 y 1900.

Naturalmente, el evento del 29 de octubre de 1900 recibió una gran atención y cobertura, de modo que la hemerografía resultó ser la fuente de información más sustancial, en tanto que recoge no solo la experiencia y percepción social del terremoto sino también las voces de aquellos actores urbanos que actuaron de intérpretes del sismo, deliberando sobre sus causas y consecuencias y proponiendo medidas para hacer la ciudad más segura frente a futuros eventos sísmicos. Entre los meses de noviembre de 1900 y mayo de 1901, la icónica revista *El Cojo Ilustrado* publicó cerca de cincuenta fotografías que visibilizan el riesgo sísmico, ilustran la capacidad destructiva del terremoto y el malestar social consiguiente; al mismo tiempo, estas imágenes plasman el enorme interés suscitado por este sismo y sus efectos en la época.

A partir de estos materiales tan heterogéneos es posible analizar el terremoto de 1900, considerando el proceso de *construcción social del riesgo*. Esta expresión ha sido utilizada de dos formas: la primera para indicar la percepción social del riesgo, entendiendo que la sociedad construye el riesgo en tanto que se hace consciente de su existencia y sus consecuencias; y la segunda, relacionada al surgimiento y acumulación histórica de la vulnerabilidad, proceso que se genera

en buena medida por aquellas prácticas humanas relacionadas al crecimiento demográfico y a los procesos de urbanización, y que pueden aumentar la incidencia e intensidad de los efectos provocados por un fenómeno natural. La lectura transversal de las fuentes compiladas nos permitió no solo conocer las características de la ciudad de Caracas a finales del siglo XIX, las descripciones del terremoto del 29 de octubre de 1900 y su impacto urbano, sino también relacionar esta información con el proceso de construcción social del riesgo sísmico urbano, indagar en la forma cómo los agentes urbanos de la época lograron identificar posibles causas de vulnerabilidad sísmica, examinar las reflexiones que formularon frente a esta situación y comprender cómo elaboraron las lecciones dejadas por el sismo en cuanto a reducir vulnerabilidad y riesgos frente a futuros eventos. Así, logramos superar el tradicional análisis *terremotos-edificios* y avanzar en la comprensión de la relación *terremotos-ciudad*, generando un interesante aporte a la historia urbana venezolana.

De lo que hizo y deshizo el terremoto de 1900

El terremoto que nos ocupa ocurrió el día 29 de octubre de 1900, aproximadamente a las 4:42 de la mañana (hora local), en el día señalado por el santoral católico para celebrar a san Narciso, razón por la cual uno de los apelativos por los que se le conoce es el de *Sismo de San Narciso*. La práctica de bautizar a los terremotos con el nombre correspondiente en el santoral es realmente muy antigua y estuvo muy extendida en toda la América Hispana, aunque actualmente ha caído en desuso (Rodríguez, Leal Guzmán y Singer, 2011). Desde la perspectiva de las geociencias, se le han asignado nombres correspondientes a la región de afectación, así que se puede encontrar en la bibliografía respectiva señalado como el Sismo de Caracas, de Macuto, de Curiepe, de Guarenas o de Guatire. También ha sido referido como el *Sismo del Cabito*, debido al incidente protagonizado por el presidente Cipriano Castro quien, aterrorizado por el poderoso remezón, se lanzó a la calle desde uno de los balcones de la Casa Amarilla, sufriendo una “fractura simple del maléolo exterior del pie izquierdo”¹.

El sismo produjo un pánico social considerable que se renovaba al ritmo de las réplicas. En todas las poblaciones afectadas los vecinos pasaron días e incluso semanas a la intemperie, durmiendo en sus

1 Archivo Histórico de Miraflores, Telegramas, Cúa, 30 de octubre de 1900, Caja 44T, “Pedro Galarraga al Sr. General Castro”.

propios patios o en campamentos improvisados establecidos en calles, plazas y estaciones de ferrocarril². Muchas personas se trasladaron a sus haciendas o se dirigieron hacia las poblaciones que habían resultado menos afectadas³. Igualmente se multiplicaron las misas celebradas al aire libre debido al deterioro sufrido por los templos⁴. Las consecuencias del sismo fueron atendidas a través de las juntas de socorro y las suscripciones públicas, organizaciones formadas por ciudadanos de reconocida solvencia moral y económica que permitían reunir y distribuir fondos e insumos tales como alimentos, ropas, medicinas y enseres domésticos⁵.

El terremoto se reportó como sentido sin daños, pero con la consiguiente alarma de los habitantes en diversas poblaciones de los estados Cojedes, Falcón, Lara, Mérida, Portuguesa, Sucre, Táchira, Trujillo, Yaracuy y Zulia⁶. En las poblaciones de Anzoátegui, Aragua, Carabobo y Guárico se registraron diversas averías, de leves a moderadas, en casas, templos y edificios públicos. En Caracas, específicamente en el actual municipio Libertador, se verificó un significativo deterioro de casas, templos, edificios públicos, equipamiento sanitario y educativo, establecimientos comerciales y fabriles⁷. La maquinaria de la compañía del gas sufrió algunos desperfectos y, en consecuencia, el alumbrado público quedó suspendido durante unas cinco semanas aproximadamente. Los tranvías de la ciudad vieron afectados sus respectivos recorridos, debido a la caída de escombros sobre las vías, pero aun así no dejaron de circular⁸. Las comunicaciones telegráficas y telefónicas se restablecieron rápidamente. El acueducto de Sabana Grande, obra de reciente inauguración, no sufrió ningún daño y, en consecuencia, el servicio de agua potable no experimentó contratiempos⁹. Aquí, el terremoto dejó un saldo de diez muertos y quince heridos.

-
- 2 Al respecto véanse las siguientes referencias: "Lo de Hoy", *El Conciliador*, Caracas, 31 de octubre de 1900, p. 3; "Suma y sigue", *La Religión*, Caracas, 15 de noviembre de 1900, p. 3.
 - 3 "Embolsamos el violín", *La Linterna Mágica*, Caracas, 9 de noviembre de 1900, p. 3.
 - 4 "Notas al susto", *La Religión*, Caracas, 12 de noviembre de 1900, p. 3.
 - 5 "Las Juntas de Socorro", *El Conciliador*, Caracas, 2 de noviembre de 1900, p. 3.
 - 6 "El Terremoto del 29 de octubre de 1900", *La Linterna Mágica*, Caracas, 4 de noviembre de 1900, p. 3.
 - 7 "El terremoto de 1900. En Caracas", *El Tiempo*, Caracas, 3 de noviembre de 1900, pp. 2-3.
 - 8 "Tranvías", *La Restauración Liberal*, Caracas, 31 de octubre de 1900, p. 3.
 - 9 "Notas al susto", *La Religión*, Caracas, 13 de noviembre de 1900, p. 3.

En las poblaciones ubicadas en la subregión de Barlovento, estado Miranda, los estragos del sismo revistieron mayor gravedad: los templos de varias poblaciones cayeron y las casas quedaron en muy mal estado, agrietadas, desplomadas y amenazando ruina¹⁰. El ferrocarril Carenero-El Guapo, vía de comunicación fundamental para la economía de la zona, resultó muy afectado por el sismo. Se trataba de una infraestructura construida a muy bajo costo y de escasa calidad, sus rieles se extendían a través de terrenos bajos y al nivel del mar y luego se adentraba por terrenos anegadizos hasta Río Chico, desde donde partía un ramal hasta El Guapo; tales condiciones de ubicación y construcción lo hacían muy vulnerable a los efectos de un terremoto. Guarenas y Guatire, por primera vez en su historia, quedaron arruinados a causa de un sismo. En el primero, el saldo del terremoto fue de 7 muertos y 11 heridos, 72 casas cayeron y otras 503 quedaron inhabitables (Figura 1). El templo de Guarenas sufrió el desplome de su fachada del templo y el techo resultó dañado¹¹.

En Guatire se registraron 27 muertos y 93 heridos. Aquí se reportaron 95 casas caídas, 108 casas averiadas y 142 que quedaron tan arruinadas que debieron demolerse. La iglesia parroquial y la capilla del Calvario quedaron completamente destruidas¹² (Figura 2).

En La Guaira se reportaron daños entre leves y moderados como paredes agrietadas y caídas, principalmente en aquellas casas construidas de tapia o de tapia y rafas. Los templos de San Juan de Dios y Nuestra Señora del Carmen solo presentaron grietas de poca importancia y la caída de frisos y encalados¹³. El ferrocarril y la carretera Caracas-La Guaira dejaron de funcionar debido a derrumbes en ambas vías¹⁴. En Maiquetía y Tarmas se agrietaron las casas y los templos. En Naiguatá y Caraballeda cayeron los templos y muchas "casas de teja"¹⁵. En el plácido pueblo costero de Macuto, 92 casas quedaron completamente destruidas y otras 31 sufrieron ligeros deterioros. El Mercado y el hotel La Alemania quedaron prácticamente destruidos. La iglesia parroquial quedó en muy mal estado: torre desplomada, frontis agrietado

-
- 10 "Estragos del terremoto en Barlovento", *La Linterna Mágica*, Caracas, 2 de noviembre de 1900, p. 3; "Notas al susto", *La Religión*, Caracas, 10 de noviembre de 1900, p. 3.
 - 11 "El Terremoto del 29 de octubre de 1900", *La Linterna Mágica*, Caracas, 4 de noviembre de 1900, p. 3.
 - 12 "Guatire", *La Religión*, Caracas, 14 de noviembre de 1900, p. 2.
 - 13 "Notas al susto", *La Religión*, Caracas, 12 de noviembre de 1900, p. 3.
 - 14 "De La Guaira", *La Restauración Liberal*, Caracas, 3 de noviembre de 1900, p. 2.
 - 15 "La Guaira", *El Tiempo*, Caracas, 7 de noviembre de 1900, p. 2.

FIGURA 1
CALLE DE GUARENAS



FUENTE: *El Cojo Ilustrado*, nº 215, Caracas, 1° de diciembre de 1900, p. 725.

y paredes abiertas¹⁶. También se reventaron los tubos de agua, pero las autoridades locales tomaron prontas medidas para solucionarlo. Las casas de madera de La Guzmania resistieron bien el temblor. El saldo fatal del terremoto en esta localidad fue de 4 muertos y 22 heridos¹⁷.

En agudo contraste con la representación historiográfica del sismo de 1900, podemos observar que, a través de las fuentes hemerográficas, se perfila un evento de magnitud importante y muy destructor, cuyos efectos se documentaron en 83 poblaciones venezolanas. El área de percepción del terremoto se extendió por toda la región norte del territorio venezolano, pues fue sentido desde San Cristóbal, en el estado Táchira, hasta Carúpano en el estado Sucre, e incluso en Trinidad. Por otro lado, los efectos adversos del sismo sobre la sociedad y el medio construido se concentraron en la región centro norte extendiéndose

16 "Macuto"; *La Religión*, Caracas, 30 de noviembre de 1900, p. 2.

17 "Macuto"; *El Tiempo*, Caracas, 6 de noviembre de 1900, p. 2.

FIGURA 2
GUATIRE, PLAZA DE LA IGLESIA



FUENTE: *El Cojo Ilustrado*, nº 215, Caracas, 1° de diciembre de 1900, p. 735.

hacia la oriental, con grave perjuicio de las poblaciones de Macuto, Guarenas y Guatire.

Estos escenarios de ruina material tuvieron su contraparte simbólica. En primera instancia recordaron a los venezolanos que residían en zonas de amenaza sísmica: testigos muy ancianos del terremoto de 1900, por ejemplo, ya habían vivido los terribles eventos de 1812; los habitantes de los Valles del Tuy tenían más cercana la experiencia del sismo de Cúa de 1878, y en el occidente persistía el fantasma de los devastadores efectos del gran terremoto de Los Andes de 1894. Una idea tomaba forma claramente en las mentalidades: En el futuro ocurrirían otros terremotos, entonces ¿qué hacer? Así, los efectos del sismo impulsaron a los agentes urbanos de la época a reflexionar largamente sobre el terremoto, sus causas, consecuencias y lecciones. Y por primera vez en nuestra historia sísmica, estos planteamientos no se limitaron a las recomendaciones constructivas, sino que profundizaron en las causas probables de la vulnerabilidad sísmica urbana.

FIGURA 3
HOTEL LA ALEMANIA, MACUTO



FUENTE: *El Cojo Ilustrado*, n° 214, Caracas, 15 de noviembre de 1900, p. 712.

Reflexiones para una ciudad *contra temblores*

Para estudiar este sismo bajo las premisas de la historia urbana hay que considerar que irrumpió en una Venezuela predominantemente rural, definida arquitectónicamente por la tierra cruda: adobe, tapia y bahareque, cuyo principal material constructivo es la tierra sin cocer, combinada con maderas, fibras vegetales e incluso piedra. Los techos solían ser de paja o de parhilera, es decir, un armazón de madera cubierto con tejas de barro cocido y, en consecuencia, estaban muy amenazados por el apetito del comején y la falta de mantenimiento. Los edificios, a excepción de los templos y fortalezas, eran bajos y existían relativamente pocas construcciones de dos pisos, incluso en las principales ciudades (Gasparini y Margolies, 1998). Además, a finales del siglo XIX, Venezuela no contaba con códigos de construcción *contra temblores* y la normativa urbana existente no contenía disposiciones lo bastante preci-

sas respecto a la supervisión de las calidades constructivas, ni ofrecían indicaciones puntuales respecto a la altura y estabilidad de los edificios, a la correcta aplicación de las técnicas constructivas o la calidad de los materiales utilizados (Leal Guzmán y Mastrangioli, 2014).

Esta situación de vulnerabilidad técnica dio mucho que pensar a las autoridades, los propietarios, los inquilinos, los ingenieros y los artesanos de la construcción¹⁸. Notables ingenieros examinaron los edificios de adobe y tapia y deliberaron animadamente sobre el comportamiento sísmico de los mismos, con especial atención en las condiciones, intrínsecas y extrínsecas, que pudiesen haber favorecido los descalabros. Estos profesionales concluyeron que la mayor parte de los edificios que resultaron dañados acusaban las consecuencias de un proceso de deterioro previo al sismo, adolecían de notorios vicios de construcción o de graves defectos en su ejecución, por ejemplo, materiales de mala calidad o una construcción descuidada donde la unión entre las distintas fábricas y los entramados de tabiques, pisos y techos no se realizaba de forma adecuada, comprometiendo la solidez y estabilidad de todo el edificio¹⁹.

El ingeniero Avelino Fuentes advirtió que la flaqueza de los edificios caraqueños se debía, en buena medida, a un ejercicio desordenado e inescrupuloso de la construcción, sin apego a una normativa adecuada, con materiales de escasa calidad y, por si fuese poco, a cargo de constructores inexpertos e incompetentes. Resumida la situación, Fuentes proponía la redacción de un *código contra temblores*, es decir, de una normativa que contuviese disposiciones orientadas a mejorar el desempeño sísmico de los edificios, de una ley que garantizase su cumplimiento obligatorio y generalizado y, finalmente, señalaba la necesidad de la crear una *escuela de alarifes*, para brindar una formación adecuada a los albañiles y maestros de obra y regresar a las antiguas exigencias profesionales sobre el oficio de alarife, que había empezado a decaer a partir de 1812 (Iribarren, 2010). Sumamente crítico en este punto, el agudo ingeniero se preguntaba cuál era la utilidad de un marco legal *contra temblores* bien establecido si los mismos constructores no se encontraban técnicamente capacitados para cumplir con sus disposiciones. Con una lógica implacable advertía que de poco serviría un código de construcciones de obligatorio cumplimiento, si no se disponía de profesionales de la construcción debidamente cualificados²⁰. Así

18 "Cuestiones actuales"; *La Religión*, Caracas, 5 de noviembre de 1900, p. 2.

19 "Crónica científica. Informe del Colegio de Ingenieros sobre los mejores modos de edificaciones en Venezuela (1ª parte)"; *La Religión*, Caracas, 25 de enero de 1901, p. 3.

20 Avelino Fuentes, "Sobre construcciones"; *El Tiempo*, Caracas, 22 de noviembre de 1900, p. 2.

mismo, afirmaba que la expansión de la ciudad requería del concurso tanto de los actores científicos y técnicos como de las autoridades respectivas, actores que debían señalar los terrenos para ensanchar la ciudad, hacer los estudios topográficos respectivos, distribuir las redes de aguas, cloacas y alumbrado eléctrico, trazar y nivelar las calles, etc.

En esta misma línea de pensamiento, el meteorólogo Armando Blanco²¹ llamaba la atención sobre la relación entre los daños por terremoto y las características del terreno donde estaban asentadas, advirtiendo que la primera diligencia de los constructores consistía en comprobar la resistencia del terreno. Al indicar la observación de la distribución histórica de los daños ocasionados por los terremotos en la ciudad de Caracas como estrategia para conocer los terrenos más adecuados para la construcción y la expansión, Blanco estaba esbozando la esencia de la *microzonificación sísmica*; un estudio que convoca diversas disciplinas geocientíficas y que permite dividir "...un área urbana en zonas más pequeñas, que presentan un cierto grado de similitud en la forma como se ven afectadas por los movimientos sísmicos, dadas las características de los estratos de suelo subyacentes" (Guevara, 2012: 365), de modo tal que los resultados puedan ser utilizados con fines de planificación y gestión urbana para reducir el riesgo sísmico, entendiéndose este como los daños potenciales que un terremoto puede ocasionar en zonas urbanas. Dichos estudios no comenzarían a realizarse en Venezuela sino hasta bien entrado el siglo XX, cuando la particular distribución de los daños producidos por el terremoto cuatricentenario del 29 de julio de 1967, llamó poderosamente la atención de investigadores de todo el mundo ya que hizo patente la relación entre las condiciones del suelo y los daños diferenciales sufridos por las edificaciones.

El criterio que prevaleció en el pensamiento de los observadores e intérpretes del terremoto de 1900 fue más urbano que exclusivamente ingenieril y arquitectónico. Al mismo tiempo que presentaban recomendaciones constructivas y discutían sobre los mejores modos de edificar en una ciudad y en un país sísmico, señalaban la necesidad de prestar atención a la relación e interacción existente entre los edificios; es decir, que no bastaba con que edificios aislados fuesen adecuadamente reparados o construidos, porque aquellos que no estuviesen sujetos a procedimientos edificatorios *contra temblores* seguirían representando un riesgo para *toda la ciudad*.

Epílogo: Pensar la ciudad a través de los sismos

Las reflexiones producidas en el marco del terremoto de 1900 se distancian formalmente de las recomendaciones exclusivamente constructivas infundidas por los sismos precedentes. La coyuntura del Sismo de San Narciso constituye la primera ocasión en que las lecciones de un terremoto son elaboradas en función de la ciudad. Cuando los agentes urbanos de 1900 señalaron que los daños producidos por el sismo del 29 de octubre de ese año se debieron no solo a la fuerza del terremoto sino a factores que pueden ser regulados socialmente –mantenimiento, materiales competentes, calidades constructivas, mano de obra, normativa contra temblores y planificación– estaban enunciando las nociones de *riesgo sísmico* y prevención como construcciones sociales.

Así mismo, con un enfoque actual de este tema, lograron precisar las diferencias entre los terremotos como fenómenos inevitables, de aparición súbita e impredecible (amenaza sísmica), el potencial destructivo de los mismos (riesgo sísmico) y la configuración urbana como un conjunto articulado de características que pueden favorecer o no los daños ocasionados por futuros terremotos (vulnerabilidades). En la documentación compilada destaca la visión del Sismo de San Narciso no como un evento aislado y sorprendente, sino como parte de una realidad histórica y recurrente: si Caracas ya había sido sacudida por tres terremotos destructores, sin duda, volvería a experimentar estos fenómenos una y otra vez en los tiempos por venir. De tal suerte se imponía la necesidad de tomar decisiones respecto a proteger a Caracas contra futuros temblores y tomar decisiones respecto a cómo hacerlo. La originalidad de las lecciones del Sismo de San Narciso radica, precisamente, en el reconocimiento de la amenaza sísmica como una condición preexistente e inmodificable y en la comprensión del riesgo sísmico como una variable susceptible de ser controlada mediante la interacción y concertación entre agentes urbanos y agentes políticos en la construcción de una ciudad más segura frente a los terremotos.

21 Armando Blanco, "Los movimientos sísmicos y las construcciones", *El Tiempo*, Caracas, 5 de noviembre de 1900, p. 2.

Fuentes

Primarias

De Archivo

ARCHIVO HISTÓRICO DE MIRAFLORES (AHM)
Telegramas, 44T-46T.

BIBLIOTECA NACIONAL, HEMEROTECA LEONCIO MARTÍNEZ
Colección Tulio Febres Cordero, siglo XIX.

Hemerográficas

El Cojo Ilustrado, Caracas, noviembre-diciembre de 1900.

El Conciliador, Caracas, octubre-diciembre de 1900.

El Tiempo, Caracas, noviembre-diciembre de 1900.

La Linterna Mágica, Caracas, octubre-diciembre de 1900

La Religión, Caracas, octubre de 1900-noviembre de 1901.

La Restauración Liberal, Caracas, noviembre-diciembre de 1900.

Secundarias

Almandoz, Arturo (2006). *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Altez, Rogelio, José Antonio Rodríguez y Franco Urbani (2004). *Historia del pensamiento sismológico en Venezuela Una mirada inquieta*. Caracas: Academia de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales.

Burke, Peter (2001). *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Editorial Crítica.

Caraballo Perici, Ciro (1991). "Los últimos días de aquella de los techos rojos, o los 'planes' antes del 'plan'", en *El Plan Rotival: La Caracas que no fue: 1939-1989*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, pp. 49-72.

García Acosta, Virginia (2005). "El riesgo como construcción social y la construcción social de riesgos," *Desacatos*, 019: 11-24.

García Ponce, Antonio (2005). *Los pobres de Caracas. 1873-1907. Un estudio de la pobreza urbana*. Caracas: Editorial Doy Fe.

Gascón, Margarita y Ernesto Fernández (2001). "Terremotos y sismos en la evolución urbana de Hispanoamérica. Ejemplos coloniales y estudio de caso," *Boletín Cf+S*, 16: 2-13.

Gasparini, Graziano y Louise Margolies (1998). *Arquitectura de tierra cruda en Venezuela*. Caracas: Armitano.

Guevara, Teresa (2012). *Configuraciones urbanas contemporáneas en zonas sísmicas*. Caracas: Editorial de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV.

Iribarren, Mariana (2010). *Oficio de alarife*. Caracas: Archivo General de la Nación/Centro Nacional de Historia.

Leal Guzmán, Alejandra y Giannini Mastrangioli (2014). "Imaginario social de la sismorresistencia en la Venezuela del siglo XIX," en *Memorias de la Trienal de Investigación FAU 2014*. Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, pp. 571-582.

Picón Salas, Mariano (1953). *Los días de Cipriano Castro (Historia venezolana del 900)*. Caracas: Ediciones Garrido.

Piñón, Juan Luis (1996). "Apreciaciones sobre los márgenes de la historia urbana," en *La historia urbana*. Madrid: Marcial Pons, pp. 15-28.

Ríos, Alicia (2006). "Gestar la nación: Prensa y cultura en el siglo XIX," en Carlos Pacheco, Luis Barrera Linares y Beatriz González Stephan (coords.). *Nación y literatura: Itinerarios de la palabra escrita en la cultura venezolana*. Caracas: Fundación Bigott/Editorial Equinoccio, pp. 181-185.

Rodríguez, José Antonio, Alejandra Leal Guzmán y André Singer (2011). "No permitas que muramos de sustos ni de temblores. Aproximación a una hagiografía sísmica nacional," *Bitácora-e*, 01: 24-40.

Silva, Mónica (1999). "Alberto Smith y las construcciones a prueba de temblores a raíz del terremoto de Caracas en 1900," en Teresa Guevara (comp.). *Memorias del Curso Internacional sobre Protección del Patrimonio Construido en Zonas Sísmicas*. Caracas: Comisión de Estudios de Postgrado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela.



MISCELÁNEA

EL DEFENSOR DEL ESPÍRITU (ESBOZO BIOGRÁFICO-INTELLECTUAL DE JOSÉ ENRIQUE RODÓ)

Alexander Torres Iriarte



Resumen

En este artículo se realiza una aproximación al periplo existencial de José Enrique Rodó. Mediante una investigación histórico-documental se analiza el contexto económico-social y político-cultural del escritor sureño resaltando sus principales acciones en el campo intelectual. Dejar constancia de su angustia latinoamericanista y su talante humanista es el objeto de este ensayo que busca modestamente un justo homenaje sobre el pensador uruguayo en el centenario de su muerte.

Palabras clave: Uruguay, Modernización, Pensamiento, Latinoamérica.

The Defender of the Spirit (Biographical-Intellectual Sketch of José Enrique Rodó)

Abstract

In this article an approximation is made to the existential journey of José Enrique Rodó. Through a historical-documentary investigation the economic-social and political-cultural context of the southern writer is analyzed, highlighting his main actions in the intellectual field. It is the object of this essay that modestly seeks a just homage on the Uruguayan thinker on the centenary of his death to record his Latin American anguish and his humanistic attitude.

Key words: Uruguay, Modernization, Reflection, Latin America.

¿“Suiza” en América?

Al clausurar el episodio de la guerra Grande (1839-1851), Uruguay va a entrar en una dura etapa histórica signada por el creciente endeudamiento y la disminución poblacional, además del exterminio de la mayoría del ganado, fuente principal de ingresos del país sureño. Las encarnizadas luchas entre “blancos” y “colorados” como motivo fundamental del estancamiento aludido hicieron que se impulsara la fusión de los grupos encontrados, aparejado con la prohibición de partidos políticos. De tal manera que el presidente Gabriel Antonio Pereira (1856-1860), primero, y Bernardo Prudencio Berro (1860-1864), luego, gobernaron sobre la idea del cese de las hostilidades y la neutralidad uruguaya con respecto a Argentina, sobre todo el segundo de los políticos mencionados.

Es en este marco que Venancio Flores, caudillo de gran poder, pactando con los gobiernos de Argentina y Brasil, invade a su país natal y después de una corta y cruda guerra se hace con el poder en 1865. Como una manera de resarcir el apoyo de los países vecinos, Venancio Flores cerró fila contra Paraguay en el conflicto llamado guerra de la Triple Alianza (1864-1870)¹. No obstante, Venancio Flores fue asesinado tres años después y fue reemplazado por Lorenzo Batlle, quien ejerció la presidencia de la República entre 1868 y 1872. Es en este contexto de crisis económicas y políticas, con la Revolución de las Lanzas² en plena acción, que va a nacer José Enrique Rodó en un Uruguay convulsionado.

Pero este panorama sombrío pronto pasaría, en virtud de que, una vez concluida las gestiones de gobierno de José Ellauri (1872-1875) y Pedro Valera (1875), el coronel Lorenzo Latorre, otrora ministro de Guerra, ahora “Gobernador provisorio”, tomaría la conducción del Estado en 1876, con el consentimiento de comerciantes, hacendados y extranjeros residentes.

1 Más allá de las causas militares, como fueron las acciones de Francisco Solano López (1827-1870), es innegable el peso específico del móvil económico e imperialista. La posible adopción de una industrialización paraguaya era mal vista por las oligarquías argentinas y brasileñas, que anhelaban a Paraguay como exportador de materias primas. La alianza de los argentinos a los brasileños era para impedir que el Paraguay sirviera como base a las fuerzas de las provincias argentinas que luchaban contra el poder de Buenos Aires. Para Brasil, por su parte, era imperativo dominar hasta los estados de Mato Grosso y Río Grande del Sur, propósito que solo se podía lograr través del río Paraguay. La guerra de la Triple Alianza cerró con la destrucción de Paraguay, que diezmó la población.

2 Se denomina de este modo por el instrumento bélico más utilizado en el conflicto, lo que denota la tecnología militar básica de la época. Duró entre 1870 y 1872, agudizando la crisis ya existente en la ganadería. Las partes encontradas se reconciliaron en la llamada Paz de Abril de 1872, por la cual “los blancos” lograron por primera vez coparticipar junto a “los colorados” en el gobierno. Pero la anarquía siguió haciendo de las suyas hasta que el coronel colorado Lorenzo Latorre se puso al frente del gobierno.

Era el momento en el cual Uruguay vivía una profunda revolución demográfica básicamente por la llegada de inmigrantes europeos que aceleradamente devinieron en los principales propietarios rurales y urbanos, y fungieron como impulsores de la industria de bienes de consumo. La inmigración era coordinada por empresas privadas que costeaban el transporte de los europeos que llegaban al sur, sin obviar que se dieron casos de subsidios del gobierno para que los colonos se residenciaron en la campaña, pero la mayoría se instalaron en la ciudad. Esta explosión poblacional produjo el desarrollo de la industria de la construcción, la navegación, la actividad portuaria y el comercio uruguayo. Por supuesto, en estas transformaciones el alto precio de la lana en el mercado externo³ jugó un rol decisivo⁴.

En Uruguay se enseñoreaba una fórmula política militarista que buscaba la paz interna y el respeto a la propiedad privada⁵. Era la conjunción entre las elites del dinero (grandes comerciantes, terratenientes e inversionistas extranjeros) y el ejército que sustituía a los bandos políticos tradicionales. Lorenzo Latorre (1876-1880), como el hombre fuerte, servía de instrumento para el poder político y económico de una nueva fracción, y para ello se apoyaba en la tecnología más avanzada para garantizar el orden político del Uruguay⁶.

En el campo económico, Lorenzo Latorre consolidó el derecho de propiedad privada de los latifundistas, optimizó el marcaje del ganado, autorizó el establecimiento del policía particular a cargo del comisario, mejoró el uso del alambrado para la división de la tierra, eliminó

3 Debido, en gran medida, a la desaparición de la fibra competitiva, el algodón, a raíz de la guerra de Secesión en los Estados Unidos (1861-1865), aunado a que los estancieros, en especial los de origen europeo, se abocaron a la cría de ganado lanar por ser más resistente a las inclemencias del tiempo, a la baja del precio del ganado vacuno en los mercados mundiales y mayor rendimiento por hectáreas, cuatro veces mayor que el ganado bovino.

4 Los resultados de esta “revolución lanar” fueron la cría conjunta de vacunos y ovinos que incrementó la riqueza de los hacendados, el cambio de la estructura social de la campaña por la sedentarización de la población rural, el surgimiento del estanciero-empresario, generalmente extranjero, junto al ya existente estanciero-caudillo, el fortalecimiento de la clase media rural, la mudanza de la mentalidad del productor, que ahora exigirá orden y control para evitar la matanza indiscriminada de ovejas que constituía una nueva fuente de riqueza.

5 La promoción de la “paz interna” es indisoluble del robustecimiento del poder central a lo interno y el librecomercio británico a lo externo. Uruguay colocaba en Europa sus mercancías que competían con la producción agraria inglesa.

6 En este sentido debemos mencionar las ventajas que tenía el caudillo de monopolizar los fusiles Mauser y Remington en comparación con sus enemigos. De igual modo el uso del telégrafo y el ferrocarril, herramientas que, al achicar tiempo y espacio, facilitaban el envío de mensajes y el transporte de tropas para aplastar rápidamente cualquier amago insurreccional.

al minifundista ganadero y el trabajo de muchos peones, agregados y puesteros. Esto último trajo como consecuencia desempleo y la conglomeración de campesinos en las ciudades del interior y en Montevideo, dando paso a los “rancheríos”.

De este modo el polémico gobierno de Lorenzo Latorre, con sus claros visos autocráticos, impuso normas para la modernización del Uruguay:

El régimen de Latorre no es, sin embargo, popular, y el ejército le ofrece un apoyo cada vez más perplejo; bajo su gobierno —a pesar de que Latorre ha sido y sigue proclamándose colorado— no existe en rigor vida política, y en medio del progreso creciente la desaparición de la desordenada y a ratos riesgosa libertad de los orientales es, a pesar de todo, lamentada. Finalmente, Latorre abandona en 1880 el gobierno, desde el cual ha tomado medidas severas contra la oposición política. El Uruguay que deja, muy distinto del que había encontrado, parece haber sido disciplinado por cuatro años de dictadura para nuevos gobiernos militares, que dominarán, en efecto, en la etapa siguiente; esta tierra de indómita libertad parece momentáneamente convertida a una versión peculiar del nuevo credo a la vez autoritario y progresista (Halperin, 1972: 253).

De igual manera, los gobiernos de los militares Máximo Santos (1882-1886) y Máximo Tajes (1886-1890) fueron los que asentaron el poder central, doblegaron a los caudillos rurales e imposibilitaron la toma del Estado por el bando enemigo. A los militares les siguieron los gobiernos civiles, presidencialistas y autoritarios, de Julio Herrera y Obes (1890-1894) y Juan Idiarte Borda (1894-1897).

De tal forma que ya finiquitando el siglo XIX, Uruguay había conquistado un indiscutible desarrollo material nada envidiable a cualquier país europeo⁷, proceso que se va a completar José Batlle y Ordóñez al llegar a la Primera Magistratura:

De esa peligrosa pendiente el país fue sacado por la renovación del Partido Colorado, que fue obra de José Batlle y Ordóñez; este hijo del patriciado montevideano armó tenazmente una máquina política de base popular, con raíces en Montevideo y los departamentos rurales que la expansión montevideana había transformado en granjeros; sobre esa parte de Uruguay, en que se agolpaba más de la mitad de la población del país, se asentó la

nueva hegemonía colorada. Presidente en 1903, Batlle libró la batalla decisiva contra la resistencia blanca en la última y más sangrienta de las guerras civiles; al mismo tiempo llevó adelante un plan de reforma legislativa que transformó al Uruguay en un Estado moderno; a la vez dio fuerte impulso a las obras públicas e inauguró una intervención estatal en la economía que hizo la originalidad de la experiencia uruguaya: monopolios de comercialización y seguros iban a surgir para completar una legislación aduanera sistemáticamente proteccionista; a partir de 1920 la construcción de carreteras iba a intentar liberar al país al monopolio del transporte por los ferrocarriles británicos. Todo esto lo realizarían los gobiernos colorados buscando contra la influencia inglesa el apoyo de los Estados Unidos (en cuyo mercado financiero el Uruguay colorado iba a encontrar mayores facilidades para instalar sus empréstitos que en el de Londres) (Halperin, 1972: 324-325).

En este sentido, la creación de la Facultad de Comercio, la Facultad de Veterinaria y Agronomía, la edificación de diez liceos departamentales, las construcciones y mejoras de caminos, el estímulo a la industria nacional, el aumento de obras de la usina de luz eléctrica, y como medida de mayor envergadura, el logro de una independencia, paso a paso, del financiamiento inglés, hace de José Batlle y Ordóñez artífice, con sus características específicas, de las medidas modernizadoras arrancadas desde 1876.

Muchas de estas reformas se llevaron a cabo a veces en momentos de guerras civiles, alzamientos e intentonas en las cuales los adversarios —entre ellos el Partido Nacional— acusaban al gobierno de exclusivista. Una vez que triunfa la fracción de gobierno se firmó en 1904 la “Paz de Aceguá”⁸, hecho que soldó la unidad del Estado y

7 La base del crecimiento de Uruguay, como otros países de América Latina sujetos a la división internacional del trabajo, eran las exportaciones. Lo que marcaba la diferencia en el caso de Uruguay es que no dependía excesivamente de un único país de destino. La lana y la carne —siendo la ganadería de primera debido al uso efectivo de los adelantos tecnológicos de principios de siglo, como sus rubros fundamentales— los colocaba en Bélgica, Francia y Argentina, respectivamente.

8 La rebelión fue liderada por el caudillo “blanco” Aparicio Saravia. El factor motivante tenía viejas ramificaciones. Según la Constitución vigente, la de 1830, el partido que perdía las elecciones no tenía la cantidad de diputados y senadores que le correspondía de acuerdo con los votos que había sacado. En este caso, el Partido Nacional era minoría y quería la representación proporcional. También abogaba por el voto secreto, porque la presencia de los jefes políticos (nombrados por el gobierno, además) presionaba a las personas al momento de votar. En tercer lugar, quería eliminar el fraude electoral, que era muy común. De igual modo, el residente no era electo por los ciudadanos, sino por la Asamblea General (Cámara de Senadores y Cámara de Diputados reunidas). El partido que ganaba las elecciones, aunque fuera por poca diferencia, tenía muchos más representantes que los que correspondían a su porcentaje de votación. Debido a que por muchos años el Partido Colorado ganó las elecciones, los blancos reclamaban una reforma de la Constitución que estableciera la representación proporcional. En el transcurso de nueve meses hubo victorias y derrotas en los dos bandos. Las batallas fueron sangrientas. En una de ellas, en Masoller, Saravia fue alcanzado por una bala perdida y, días después, murió en Brasil. Tras su fallecimiento se firmó la Paz de Aceguá, en septiembre de 1904. Allí se estableció la amnistía para los sublevados y el compromiso de reformar la Constitución para permitir la participación de las minorías en el gobierno.

puso fin a la política de coparticipación en los gobiernos departamentales. Ya sin aparente contrincante, ahora bajo la presidencia de Claudio Williman, continuador del gobierno batllista, se seguirán medidas económicas –como la inauguración del puerto de Montevideo administrado por el Estado uruguayo– competitivas con sus países vecinos, sobre todo con Argentina.

Sin embargo, fue durante la segunda presidencia de Batlle y Ordóñez⁹ que se va a completar la modernización del Uruguay, tanto en los adelantos en el ámbito laboral como en el fortalecimiento del Estado. A esto último está referida la estatización del Banco de la República Oriental del Uruguay (1911 y 1913), del Banco Hipotecario del Uruguay, la creación del Banco de Seguros del Estado y la Administración de los Ferrocarriles del Estado, en 1915.

La sociedad uruguaya, hija de estos cambios, marcó distancia de la estructura de la primera mitad del decimonono. Latifundistas y medianos propietarios coexistían. La clase alta la conformaban sectores emergentes, hecho que mermó el poder y prestigio de los latifundistas en el seno de la sociedad. Los estancieros monopolizaban la tierra y la carne. En Montevideo, el despunte de la “cuestión social” fue la innovación.

Al morir José Enrique Rodó se acentuaba la dependencia uruguaya de los Estados Unidos¹⁰, internacionalmente hablando, mientras que en casa se sentaban las bases para la nueva Constitución, que ya establecía el voto universal masculino para los mayores de dieciocho años, eliminando las limitaciones impuestas por la Carta Magna de 1830. Esto se entiende que, en adelante, todos los ciudadanos podían votar. Las mujeres y los extranjeros no tenían este derecho, aunque se planteaba que el voto femenino podía ser aprobado por una simple ley en el futuro, se establecía el voto secreto, se adoptaba el principio de representación proporcional en el Poder Legislativo, se ampliaban los derechos de los no ciudadanos (extranjeros), el Poder Ejecutivo se integraba con un presidente y un Consejo Nacional de Administración, de nueve miembros,

9 En dos oportunidades (1903-1907 y 1911-1915) estuvo José Batlle y Ordóñez en la Primera Magistratura. Este hecho es interpretado por algunos historiadores uruguayos como ícono de las clases medias que estaban germinando bajo la égida de la prosperidad económica y la facilidad del ascenso social en el Uruguay de comienzos del siglo XX.

10 “En política exterior el batllismo se manifestó totalmente pronorteamericano, a diferencia de lo que hizo Irigoyen en la Argentina, contrario a las intervenciones de Estados Unidos en América Central y el Caribe. Esta postura de Batlle estaba en consonancia con su apertura al capital y al comercio de Estados Unidos en detrimento del británico. En el quinquenio 1889-1893, Inglaterra vendió a Uruguay entre 27% y 32% de sus importaciones, y Estados Unidos solo entre el 4% y 9%, mientras que en 1920 las ventas inglesas eran solo de 17% y las norteamericanas más de 35%” (Guerra, 2010: 214).

bro, que se repartían las funciones de gobierno. Todos eran elegidos directamente por los ciudadanos. Esta nueva ley fundamental comprende la separación de la Iglesia del Estado uruguayo.

En la búsqueda del ciudadano

Las hondas mutaciones que vive Uruguay en los años 70 del siglo XIX, drásticas mudanzas de un país rural a uno urbano, no eximirán al pensamiento social de una época denominada genéricamente como *modernizadora*. Tanto el capital europeo, predominantemente inglés, que en poco más de tres décadas sería desplazado por el estadounidense¹¹, así como la asunción de nuevas y audaces ideas, van a fijar la pauta cultural de una nación en crecimiento, con una vanguardia intelectual que pronto se dejaría sentir en todo el continente y que hallará en José Enrique Rodó una de sus expresiones más refinadas.

Las transformaciones económicas y geográficas, con indiscutibles incidencias en la esfera de las mentalidades, anunciaban la irrupción de un Uruguay en el cual el fenómeno gauchesco era visto como un lastre que solícitamente debía ser superado¹². La política integracionista y ordenadora, claramente simbolizada en el binomio ferrocarril-alambre, expresaba, con temprano triunfalismo, la muerte de las banderías políticas más tradicionales. Por su puesto, en este *trasvase* sociocultural la “transfusión de sangre”, mediante la inmigración europea, fue un factor decisivo de los cambios en ciernes.

Ante la pregunta acerca de por qué prendió en Hispanoamérica el positivismo, De Imaz da una contestación que nos puede ayudar a comprender el caso uruguayo:

11 Fue bajo el manto del panamericanismo que el “gigante del norte” emprendía su política expansionista sobre estas tierras a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX. La idea de EE UU como modelo a seguir generó un enconado debate en América Latina en general, como en Uruguay en específico. Atrás quedaba la doctrina Monroe, para dar paso a acciones más agresivas sintetizadas en gran “el garrote” de Roosevelt.

12 Esta no era más que la expresión de las tesis racistas –tenemos en cuenta Gobineau y Le Bon– de quienes pontificaban sobre la *degeneración* de los pueblos mestizos, así como la obstrucción de estos grupos “inferiores” para alcanzar ciudadanía moderna, fórmulas exclusivas para la “raza caucásica”. Ya Sarmiento, en *Conflictos y armonías de las razas en América* (1883), abogaba por la erradicación de los originarios. En el caso específico del Uruguay, la sistemática exterminio de los charrúas y otras etnias había culminado en 1832 con la campaña “civilizadora” de Bernabé Rivera. Por otra parte la minoría afrouruguaya, a pesar tímida integración al país, le faltaría casi un siglo para ser más tomada en cuenta por la “alta cultura” nacional.

El positivismo arribó en un momento justo: el del cansancio de la anarquía, el del agotamiento de una deificación de la Razón que no era capaz de darnos respuestas, porque en nuestro medio no habíamos sido capaces primero de interrogarla a fondo, y formularle preguntas valederas. En cambio, necesitábamos otra vez el centralismo político, había que embridar a las masas y transferirle funciones al Estado, y desarrollar las nuevas nacionalidades consecuentes a tantos nuevos Estados. Había que fundamentar al otro proyecto educativo –en torno a las ciencias de la naturaleza y la unidad del método científico– que viniera a reemplazar a esas humanidades heredadas, ahora yermas. Además Hispanoamérica, algunos necesitaban encontrar ya sea por los genes, o por la raza, o por la selección natural, la explicación de por qué habían perdido guerras; y los países que recibían inmigrantes debían resolver si sus sistemas sociales de habitantes también podrían ser sistemas políticos de ciudadanos (1992: 653).

La adolescencia de José Enrique Rodó va a transcurrir en un ambiente cultural donde las premisas de civilizar un país agreste y violento, aparejado con un crecimiento demográfico e industrial vertiginoso, constituía el reto más grande para los nuevos gobiernos que, después de 1876, iban a tener la rectoría de un Estado todavía endeble. De tal modo que lo más dominante y que ejerció gran influencia en la sociedad de sus primeros años, fue la implementación de una reforma educativa, la de José Pedro Varela (1845-1879)¹³, y la hegemonía del paradigma positivista en las universidades uruguayas.

José Pedro Varela, cercano a Domingo Faustino de Sarmiento (1811-1888) y seguidor del sistema pedagógico estadounidense, sin esconder su adscripción al socio darwinismo spenceriano, fue un acérrimo defensor del estudio de las ciencias naturales y sociales en la universidad, fundamentales para el conocimiento científico y la explotación moderna del medio. La reforma educativa adelantada por José Pedro Varela debilitó la educación privada católica concebida para la minoría y cambió la enseñanza en un deber del Estado. El decreto ley de la Enseñanza Común, que fue aprobado el 24 de agosto de 1877, adoptó las premisas básicas de una formación de vanguardia para su hora, lo que ya daba paso a la posibilidad de una posterior democratización del país. El decreto contemplaba el carácter obligatorio y gratuito (para ni-

13 José Pedro Varela (1845-1879). Político y educador uruguayo. Desde los veinticuatro años se dedica de lleno a la prensa y a la lucha por el poder. Son los años de sus artículos en *La Paz*, órgano informativo y de opinión dirigido por él drante casi un lustro. También era el tiempo en el cual echaba las bases de la Sociedad de Amigos de Educación Popular. En 1875 publica *La educación del pueblo*, y al año siguiente *La legislación escolar*, libros donde expone con argumentos muy convincentes el imperativo de una reforma educativa.

ños de ocho a catorce años) de la educación primaria oficial, apuntando que la enseñanza de la religión católica fuese obligatoria en todas las escuelas públicas, excepto para aquellos alumnos que profesasen religiones diferentes. La gratuidad y la obligatoriedad educativa dispararon el número de estudiantes como se ha de suponer, y encontraron en los impuestos y en la creación de la Dirección y Administración General de Correos, parte de los fondos para las inversiones necesarias. Por otras vías legales, Varela logró fijar los requisitos de admisión de los alumnos en las escuelas, el acceso a la carrera docente, el sistema de exámenes, la abolición de los castigos corporales y la redacción de los programas de formación teórico-prácticos de la enseñanza.

Ya en sus escritos del momento, expuestos en su libro *La legislación escolar* (1876), José Pedro Varela hacía acerbos críticos a las universidades y a las “clases ilustradas” que allí hacían vida, las estimaba como corresponsables de la crisis social y cultural que atravesaba el país. Valera afirmaba:

Es también el doctrinarismo del espíritu universitario, que desde largo tiempo viene imponiéndose a las clases ilustradas de la sociedad que intervienen en la cosa pública, por una parte, y por la otra la anárquica arbitrariedad de las influencias de campaña, las que han desautorizado la palabra de los espíritus rectos y verdaderamente ilustrados, las que han hecho embotarse el sentimiento público y las que han hecho posible y explican el advenimiento a la escena política de las comunidades que solo aparecen como tales en las épocas de depravada decadencia. El error, el abuso, el mal, se encontrarán siempre y en todas partes, ya que parecen ser elementos constitutivos, en más o menos dosis, de todas las sociedades humanas; pero cuando el abuso y el mal se presentan organizados en partido político, cuando la violación de la ley moral puede constituirse un vínculo que sirva de lazo de unión a una colectividad llamada a ejercer influencia en los destinos políticos de un pueblo, es que en ese mismo pueblo, el extravío de las clases ilustradas, por una parte, y por la otra la ignorancia de las capas inferiores, han convertido en un caos la conciencia pública, sacando de quicios a la sociedad (Zea, 1980: 53-54).

La fe desmedida en la ciencia penetró –liderada por las diferentes teorías evolucionistas– todos los ámbitos del quehacer humano, desde el filosófico hasta el económico, sin obviar el universo literario. La predominancia de la ciencia y tecnología –apreciado propósito de la instrucción pública– como vehículo de la necesaria “utilidad social”, había generado una subestimación de las humanidades.

De tal modo, que bajo la mirada de la elite ilustrada uruguaya, seguidora al pie de la letra las enseñanzas de Augusto Comte (1798-1857) y del darwinismo social, erradicar todo resabio metafísico y cualquier

manifestación dogmática del aparato educativo, abrió una oquedad espiritual al que el catolicismo ortodoxo no halló salida. Este era el caldo de cultivo para el despertar de un espiritualismo remozado en Uruguay nada reñido con la razón científica¹⁴, que bregó por alcanzar la libertad de un individuo extraviado en las muchedumbres o en las determinaciones etnosociales, como afirmaba el positivismo dominante¹⁵.

La última década del decimonono y la primera del siglo XX estuvieron teñidas de cierto pesimismo propio del cierre de una centuria signada por el decadentismo, el vaciamiento del sentido del mundo y la existencia. Ya comenzaba a imperar cierto relativismo en el campo científico, planteamiento que ponía en jaque todo absolutismo del saber y del proceder. El desciframiento del inconsciente que desnudaba la supuesta racionalidad como elemento definidor del hombre, acompañado de un darwinismo, en sus diferentes versiones, propinaba un duro golpe a la herencia judeocristiana. La condición creacionista, divina y privilegiada era radicalmente negada:

En 1890 el positivismo triunfaba definitivamente en el Uruguay. Spencer se convertía en una especie de filósofo oficial. La Universidad de Montevideo aceptaba su filosofía, desplazando a Cousin y Janet. La nueva generación se impone en la vida cultural, política y administrativa del Uruguay. La situación política ha cambiado desde 1886, año en el que el pueblo vuelve a elegir presidente. Este lo es el general Máximo Tajes, que empieza a devolver al país su orientación civilista. El cuartel es, al fin, vencido. No falta alguna revolución y alguna dictadura, como la de Juan Lindolfo Cuestas; pero ya esta dictadura se justifica con los nuevos principios, dentro de los cuales se destaca el progreso (Zea, 1976: 363-364).

En este clima crítico en el cual campeaba el positivismo dándole un peso significativo a las determinaciones de la raza, el medio y la herencia, aflora la llamada generación del Novecientos, a la cual va a pertenecer José Enrique Rodó y que va a encontrar en Javier de Viana, Carlos Reyles, Horacio Quiroga, Carlos Vaz Ferreira, Florencio

Sánchez, María Eugenia Vaz Ferreira, Julio Herrera y Reissig y Delmira Agustini, sus voces más reconocidas. Filósofos, narradores, dramaturgos y poetas pulsan por dar un punto de quiebre al panorama literario –fuertemente romántico y realista– de un Uruguay en transición¹⁶.

Sobre este aspecto hay que insistir. Es indubitable el influjo del positivismo en la obra de José Enrique Rodó. La sola idea de la exaltación de la razón y la manera recurrente de citar a pensadores desde Augusto Comte (1798-1857) hasta Hebert Spencer (1820-1903), lo deja más que claro. Su elitismo al flagelar la *muchedumbre*, su realce de la noción de progreso y su visión biologista de justificar a los más aptos, lo dicen todo. No obstante, una cosa es influencia y otra adscripción. La búsqueda de la armonía espiritual, su posición crítica ante los avances tecnológicos del país norteño éticamente utilitarista evidencia más un carácter krausista dominante.

Resultaba ahora cuesta arriba reavivar la preocupación cultural en un país donde las masas comenzaban a irrumpir en el escenario nacional, Estados Unidos se perfilaba como molde a imitar, el utilitarismo empezaba a regir el comportamiento de los más y la juventud no escapaba de la etapa de confusión.

Asimismo, para 1900 emergieron en Montevideo las ideologías revolucionarias, que se discutirán en el Centro Internacional de Estudios Sociales y en las cuales los desterrados argentinos tendrían una significativa presencia. En Montevideo “el intelectual de café”, de formación autodidacta y lector de la Editorial Sempere estaba a la orden del día (Albarrán, 1953). Esta “renovación espiritual”, que encontró vocería en la *Revista Nacional de Literatura y Ciencias Sociales* (1895-1897), redactada por Daniel Martínez Vigil, Carlos Martínez Vigil y Víctor Pérez Petit, marcaba ya distancia del positivismo en boga, y la firma de José

14 La masonería, el krausismo, y la conciliación fe y ciencia que había sufrido la reprobación de Pío X, encontró espacio en este “resurgimiento espiritual” en los pensadores uruguayos.

15 “El positivismo fue pedagogía en México y en la Argentina (en su Universidad de La Plata se erigió el primer Departamento de Ciencias de la Educación del continente, en el cual habría de forjarse –entre otros– un futuro Presidente de Guatemala) y el positivismo fue derecho penal, y criminología, y reglamento carcelario. Sola, entre todos los países del área, Colombia fue refractaria, y su educación quedó anclada en el humanismo y la lectura de los clásicos (el ciclo positivista del Uruguay fue también muy corto, desalojado, a su vez por el idealismo neokantiano)” (De Imaz, 1992: 654).

16 En 1895, año en que José Martí caía en Dos Ríos, José Enrique Rodó y su cohorte generacional aparecían en la escena literaria de Uruguay. Eran los años en que el modernismo tomaba por asalto no solo la literatura de la región, sino del todo el mundo: “Un intento de puntualización de la profunda significación del Modernismo en Hispanoamérica nos lleva a subrayar su carácter de respuesta americana a la crisis ideológica mundial de las dos últimas décadas del siglo XIX; su condición de distanciamiento de las formas gastadas de los modelos españoles y de una apertura al cosmopolitismo por la vía francesa; su fecunda asimilación del pensamiento positivista, enriqueciéndola con una elevación espiritualista; su decidido propósito de innovar en el lenguaje, logrando una plasticidad expresiva desconocida en la lengua española. Diremos, por último, que así como el Romanticismo permitió a los hispanoamericanos medir sus fuerzas literarias, el Modernismo les dio ocasión de comenzar a andar su propio camino: un impulso que ya no habría de detenerse” (Carrera, 1992: 565). Rubén Darío, en Argentina, se lucía como el pontífice del movimiento modernista con *Azul* (1888). Rodó, autodefinido modernista, y que como crítico literario al fin, le dio gran valor a las formas y a lo bello, elementos afines al modernismo.

Enrique Rodó y su obra *Ariel* generaba un rompeaguas en el pensamiento latinoamericano.

El observador penetrante

José Enrique Camilo Rodó Piñeyro nació en Montevideo, Uruguay, el 15 de julio de 1871, siendo descendiente de una familia de la alta burguesía. Fue el séptimo hijo de don José Rodó y Janer (catalán) y doña Rosario Piñeyro y Llamas (uruguaya). Sus biógrafos registran que Rodó aprendió a leer a los cuatro años, con la colaboración de su hermana Isabel, aspecto que lo va a perseguir toda la vida, como estudioso voraz y constante. En su hogar privaba un clima en el que la biblioteca tenía gran importancia en su formación intelectual. Su padre, comerciante y procurador, había forjado estrecha amistad con los más notables escritores locales (Acuña de Figueroa, Magariños Cervantes, Andrés Lamas, Manuel Herrera y Obes) y había apoyado a los pensadores argentinos del exilio de 1838 (Florencio Varela, Miguel Cané, Juan Bautista Alberdi), refugiados de la persecución de Rosas contra los “unitarios”. Este fue el ambiente cultural del adolescente, que desde temprana edad descubriría su inclinación por las letras y el hispanoamericanismo. El joven Rodó ya entonces abrevaba en la obra de Miguel Cané, Juan Bautista Alberdi y, fundamentalmente, de Juan María Gutiérrez.

Es en el liceo Elbio Fernández de Montevideo, la unidad educativa donde comenzará a abrazar con pasión los libros de historia y literatura. En esta institución de renombre hizo amistad con Milo Beretta, posteriormente pintor famoso, con quien fundó un periódico quincenal llamado *Los Primeros Albores*, tribuna de sus trabajos inaugurales referidos a Benjamín Franklin y Simón Bolívar. Por la difícil situación económica, y ante el fallecimiento de su padre, Rodó se ve en la necesidad de comenzar a laborar como ayudante en un estudio de escribanos, en 1885. Fue sin lugar a dudas la prensa una escuela efectiva para el arte de escribir en José Enrique Rodó, oficio que, combinado con el cultivo de la poesía, comenzaría a darle fama al ensayista uruguayo:

Sin embargo, es posible que entre 1883 y 1895, o sea entre sus infantiles colaboraciones de *Los Primeros Albores* y las más formales de *Montevideo Noticioso*, Rodó haya publicado otros trabajos. Cierta breve esquela, dirigida por Rodó el 24 de abril de 1889, a un tal Nemesio Escobar, director de *El Autógrafo Americano*, de Santiago de Chile, autoriza esa conjetura. Al parecer, Escobar había solicitado a Rodó, que por entonces tenía 17 años, alguna colaboración para su periódico. El joven estudiante de Secundaria le responde, con austera formalidad: “Puede Ud. contarme en el número de sus colaboradores, en la seguridad que haré lo posible por atender

dignamente a la participación que me confía en su periódico —y que, aun cuando no puedo comprometerme a mandar originales en determinados plazos—, trataré de hacerlo con la mayor asiduidad.” Tanto el pedido de Escobar como el tono de la respuesta, parecen sobreentender la existencia de por lo menos un módico prestigio de Rodó. Por menos exigencias que tuvieran para sus colaboradores *El Autógrafo Americano* o el tal Escobar, es razonable imaginar que nadie iba a pedirle desde el extranjero una colaboración a cualquier muchacho de diecisiete años que sólo tuviera en su haber impreso dos composiciones escolares (Benedetti, 1966: 18-19).

A partir de 1895¹⁷ su rúbrica, acompañando enjundiosos artículos y críticas literarias¹⁸, estará presente en la *Revista Nacional de Literatura y Ciencias Sociales*, órgano divulgativo que —a decir de sus fundadores, entre ellos José Enrique Rodó— buscaba remover el estancado panorama del periodismo cultural uruguayo y a la vez renovar las letras en general. Fue en la mencionada publicación que llegó el modernismo literario al Uruguay, y que además sirvió como espacio para el ejercicio crítico acerca de este movimiento, sobre todo a través de las secciones “La lírica en Francia” y “Los modernistas”.

La *Revista Nacional de Literatura y Ciencias Sociales* fue la ruta ancha para la comunicación asertiva al universo intelectual europeo —fundamentalmente español— y americano. Las firmas de Rubén Darío

17 “Desde 1895 José E. Rodó había iniciado un proceso de vinculación con otros escritores también opuestos al proyecto modernizador de tendencia sajona instalado en América durante el último tercio del siglo XIX. El círculo arielista incluía, por ejemplo, a Francisco García Calderón, Alcides Arguedas, Pedro Henríquez Ureña, Manuel Ugarte, Ricardo Rojas, Manuel Gálvez, Carlos Arturo Torres y Juan Vicente Ramírez, quienes, en diferentes direcciones, produjeron cuestionamientos y réplicas contra el orden liberal positivista imperante. Los hermanos dominicanos Max y Pedro Henríquez Ureña —más identificados con el Ateneo de la Juventud de México— impulsaron fuertemente la difusión de la obra de Rodó y lo ubicaron entre los *maestros* de América, junto con Andrés Bello, Domingo F. Sarmiento, Eugenio M. de Hostos y Juan Montalvo, entre los principales. Entre tanto las apreciaciones rodorianas acerca del sentido fecundador del mestizaje sobre la política, la cultura y la organización socioeconómica de nuestros países repercutieron, también, en la obra de los peruanos Alejandro Deustúa, José de la Riva Agüero, Pedro Zulen y Víctor Andrés Beláunde y de los mexicanos Antonio Caso y Alfonso Reyes” (Aranda, 2011: 34-35).

18 “Sus textos representan el esfuerzo por hacer de la crítica una actividad penetrante y comprensiva. Para ello, Rodó se valdrá de la reconstrucción biográfica e histórica al estilo de la crítica biografista y positivista, pero añadirá a su actividad dos principios característicos, *la tolerancia* y *la simpatía*, en virtud de los cuales el crítico se convierte en un creador en el que se resuenan las sugerencias de la obra que analiza. Este rasgo de la crítica impresionista, acentuado por las exigencias de la nueva estética modernista, sustituye los viejos fines de la crítica (el juicio de valor, el criterio dogmático asentado en la gramática) por una finalidad estética y creadora que está en las bases de la nueva crítica literaria latinoamericana” (Castro, 1995: 4143).

(1867-1916), Leopoldo Lugones (1874-1938), Bartolomé Mitre (1821-1906), José Santos Chocano (1875-1934), Ricardo Palma (1833-1919), Rafael Obligado (1851-1920), Salvador Rueda (1857-1933), Rufino Blanco Fombona (1874-1944), Jaimes Freire (1868-1933), Leopoldo Díaz (1862-1947), Manuel Ugarte (1875-1951), entre otros, le terminarían de dar la seguridad de la que a veces parecía carecer José Enrique Rodó:

Ya desde 1895, año en que inicia su actividad literaria al fundar con Víctor Pérez Petit y los hermanos Carlos y Daniel Martínez Vigil la *Revista Nacional de Literatura y Ciencias Sociales*, Rodó define su época como “espiritual o idealista”. Educado en el positivismo, reaccionó pronto contra este movimiento y, sin claudicar de ciertos contenidos positivistas, se encamina hacia metas que amplíen el dato positivo a esferas trascendentes. El espiritualismo en el que Rodó se integra es, como él mismo afirma, la superación del cientifismo o positivismo filosófico que desde su reduccionismo no alcanzó a comprender en toda su complejidad al espíritu humano. Es decir, Rodó se siente tan alejado del positivismo, que no se hace cargo de los ideales morales que orientan el vivir personal y la convivencia social, como de sentimientos espiritualoides, anodinos e incapaces, que falsean la verdadera realidad moral. Como la segunda mitad del siglo XIX fue, en gran medida, positivista, el modernismo pretendió reaccionar e instaurar un modo más idealista o espiritualista de entender la vida (Sánchez-Gey, 1998: 8-9).

Un año después, en la *Revista Nacional de Literatura y Ciencias Sociales* verán la luz dos ensayos, “El que vendrá” y “La novela nueva”, trabajos que, compendiados con otro escrito, publicaría bajo el título *La vida nueva* en 1897. En *La vida nueva* esbozaba Rodó los elementos denunciadores de la crisis de su hora y asomaba una respuesta posible sostenida en el amor, la armonía y la paz. *La vida nueva* comprendía también un manifiesto literario, en el que no escondía José Enrique Rodó su suscripción al pensamiento neoidealista y su clamor para trascender la retumbante soledad espiritual de la juventud finisecular:

Su posición filosófica se define como neoidealista y trata de superar el positivismo, tendencia a la que, sin embargo, reconoce valores indiscutibles y de la que hereda cierto determinismo, así como esquemas de razonamiento que son característicos de su prosa. Es frecuente que sus argumentaciones sobre la evolución social o individual, o sobre la superioridad de los mejores en el conjunto social, se apoyen en ejemplos tomados del darwinismo y de las ciencias naturales. Sin embargo, su pensamiento trasciende tanto el entusiasmo científico como religión del porvenir como la fe en el progreso material. Sus maestros, según declaró, fueron Renan, Tai-

ne, Guyau; pero muchos otros, desde Platón a los románticos del Río de la Plata; desde el neoespiritualismo de Bourget al trascendentalismo de Emerson, nutren su pensamiento. Su reivindicación de las posibilidades creadoras del hombre, así como su dimensión espiritual, lo acercan a tendencias armonistas como el neoplatonismo o el krausismo decimonónico, de gran fuerza en Uruguay, o el bersonismo, tendencia que en América Latina sirvió para superar el positivismo y para restituir al ser humano la perdida confianza en su energía creadora (Castro, 1995: 4143)¹⁹.

Pese a no haber concluido sus estudios formales, ya a los veintisiete años José Enrique Rodó era acreedor de una reputación como gran pensador, tanto así que fue nombrado profesor de literatura en la Universidad de Montevideo. Para la segunda entrega de *La vida nueva* Rodó realiza un examen del poeta nicaragüense titulado “Rubén Darío: su personalidad literaria, su última obra.” En él, José Enrique Rodó estudiaba los poemas de *Prosas profanas*, que sin dejar de elogiarlos, le resultaban inoportunos al *medío*, como una planta exquisita pero exótica con respecto a la realidad americana. También era la hora terminal de la *Revista Nacional de Literatura y Ciencias Sociales*, esfuerzo literario que la guerra civil contra el doctor Juan Idiarte Borda, la falta de recursos y la apatía general por parte de sus redactores, encontraron razón suficiente para que cerrara una etapa fructífera en las letras del país sureño.

Era el momento cuando se aplastaba el levantamiento de Aparicio Saravia en su Uruguay natal, mientras que afuera la guerra de Independencia en Cuba estaba en su hora más álgida, conflicto en el cual se hacía partidario de la causa del apóstol cubano. Rodó —y algunos de sus amigos— fue profundamente impresionado por la intervención de los Estados Unidos en el conflicto, a tal respecto manifestaba abiertamente el escritor uruguayo que hubiese querido que esa emancipación fuera con *la orgullosa participación de un Simón Bolívar, sin la injerencia de pueblos de otra “raza”* (Benedetti, 1966).

Pero su vida pública no estuvo solo circunscrita a la esfera literaria, Rodó se hace miembro del Partido Colorado, liderado de José Batlle y Ordóñez, y se esmera por la candidatura a la presidencia de Juan

19 Con esta misma orientación, Anderson nos dice: “Rodó respetó siempre el conocimiento experimental y razonado de la realidad, solo que lo corrigió con un idealismo activo. Su idealismo no fue ni metafísico ni gnoseológico, sino axiológico. Es decir, que veía al hombre levantándose de la naturaleza y esforzándose hacia ciertos ideales, hacia los valores de bien, verdad, justicia y belleza. Y estos ideales y valores derivaban de la vida dinámica y creadora. Real era el mundo, real era el hombre, reales los ideales humanos” (1986: 474).

Lindolfo Cuestas (1898-1903) desde las páginas del diario *El Orden*²⁰. Esta militancia la compartiría con sus labores en la oficina de Avalúos de Guerra. Desde 1902 José Enrique Rodó se destaca como diputado por Montevideo, por tres períodos²¹, fracción de la cual va a marcar distancia pocos años después. Especial atención, para descifrar la complejidad de su pensamiento, fue su polémica contra el gobierno de José Batlle y Ordóñez, de quien era partidario, y del cual se va alejar²². La orden que dio el Primer Mandatario de retirar los signos religiosos de los hospitales públicos se tiene como el motivo mayor de dicha desavenencia. José Enrique Rodó abiertamente expresó su desaprobación de esta decisión que calificó de “jacobina” y abusiva. Si bien Rodó no fue un fanático ni católico militante, asumió una postura en defensa de Cristo como paradigma de la solidaridad y la tolerancia. Los estudiosos de su obra evalúan esta actitud más propia de su temperamento liberal y conciliatorio, afín a su religiosidad heterodoxa cercana a los krausistas y próxima a la de Renan, Galdós, Leopoldo Alas y Tolstoi. Gran interés incita la presencia del krausismo como una expresión moderna y liberal que colma el ambiente de las cátedras, la política y la educación uruguaya desde 1868 a 1875, momento en que José Enrique Rodó da sus primeros pasos. El krausismo se puede concebir como “un racionalismo armónico” que propugna el desarrollo de todas las facultades

cognoscitivas del individuo, bajo la rectoría de la razón. De allí su influencia positivista, su apuesta superlativa a la razón como vehículo por antonomasia para alcanzar el “progreso humano”²³. Todo esto con su matices, sin obviar que el krausismo donde abreva José Enrique Rodó es tardío, sobre todo con su enfática renovación educativa como franco camino para el avance cultural de los pueblos, como hemos referido.

Fue este encendido debate sobre la opción de los crucifijos en las escuelas lo que le llevó a publicar en 1906 su libro *Liberalismo y jacobinismo*. Ya su influjo en el sector estudiantil era innegable, afirmación que se explica en las actividades realizadas en la capital uruguaya en el marco del Primer Congreso Internacional de Estudiantes Americanos, en 1908, donde José Enrique Rodó fue la figura estelar.

Los ensayos y reflexiones roderianas apologéticas del americanismo tuvieron el beneplácito de la crítica y el público. En este sentido, *Ariel*²⁴ en 1900, *Motivos de Proteo*²⁵ en 1909 y *El mirador de Próspero*²⁶ en 1913, gozaron de una difusión masiva.

En 1914, con el seudónimo de Ariel, en sus comentarios sobre la primera conflagración mundial —estampados en *El Telégrafo*, en su sección “La guerra a la ligera”—, no duda José Enrique Rodó en estar a favor de su admirada Francia y sus aliados. En 1915 invierte su atención nuevamente en las obras de Darío, Bolívar y Montalvo. Sobre los dos últimos mencionados Emir Rodríguez Monegal estima:

Más que un ensayo, el Bolívar es un retrato, vivo y elocuente, un magnífico retrato épico. Bolívar parece transfigurado en su dimensión sobrehumana.

- 20 Desde esta tribuna exigía un gobierno efectivo del Partido Colorado caracterizado por “el encumbramiento de sus hombres mejores” asimismo por una política signada por la probidad, la honestidad, sin “usurpación del voto”. Aclamaba de igual manera Rodó por la ausencia de “caudillos complacientes” e incapaces. Debido al logro del objetivo propagandístico del diario y cierto descontento con la política de Cuestas, el diario *El Orden* desaparecerá rápidamente de la escena nacional.
- 21 Fue diputado en 1902 y renunció en 1905, por desengaño del pugilato político de su país. Después de su retorno fue elegido diputado en 1908 y 1910. Esta última legislatura es tenida como la más productiva de su ejercicio como congresante. Investigaciones históricas, homenajes a distintas personalidades, compra de libros para la Biblioteca Nacional, pago de cinco mil pesos a Juan Zorrilla de San Martín por su obra *La epopeya de Artigas*, monumento a Samuel Blixen, aumento de sueldo a los profesores de la universidad, se cuentan entre sus medidas parlamentarias. Asimismo el sensible asunto de la reforma constitucional le suscita interesantes y largas intervenciones.
- 22 No obstante, la ruptura definitiva entre José Enrique Rodó y José Batlle y Ordóñez se daría en 1911 por el asunto del colegiado. Batlle, decidido imponer en Uruguay el nuevo sistema de gobierno, manejado por la dinámica política de su creciente poder. Rodó es anticolegialista y es una de las pocas voces que se atreve a desafiar al caudillo colorado. Esta actitud autónoma la consideró Batlle como indisciplinada. Esta fue la causa fundamental por la cual Rodó postergaría, sin esperanza, su viaje a Europa. Rodó sería suplantado por Eugenio Lagarmilla en la delegación uruguaya que debía concurrir a las fiestas conmemorativas del Centenario de las Cortes de Cádiz.

- 23 Recordemos que es a partir de 1875 cuando surge la Institución Libre de Enseñanza liderada por el krausista Giner de los Ríos. Rodó conoce además a Rafael Altamira y el círculo krausista de Oviedo, asimismo a Clarín y Posada.
- 24 En febrero de 1900 se publicó como tercera entrega de la serie *La Vida Nueva*. *Ariel* es, sin temor a equivocarnos, el ensayo más consagrador de José Enrique Rodó, el que lo catapultó como un prematuro intelectual y maestro de juventudes. *Ariel* en una década obtuvo nueve ediciones, lo que significó todo un hecho extraordinario para el momento. Gracias a ello el gobierno de Cuestas nombró a José Enrique Rodó, a pesar de sus veintinueve años de edad, director interino de la Biblioteca Nacional.
- 25 A pesar de su arrebatado de desánimo hacia la existencia, escribió este libro ciertamente moralista en tono optimista. Algunos de los temas es la regeneración, la perfección y la armonía. Las moralejas se expresan con el recurso didáctico de las parábolas.
- 26 Fue una recopilación de cuarenta y cinco ensayos que había escrito cinco años atrás. Entre los trabajos compilados el más sobresaliente es el “Bolívar”, donde exalta la personalidad militar del grande hombre. También incluye las figuras de “Artigas” y “Montalvo”.

En la visión de Rodó, es el héroe total. Mejor que cualquier otra página suya, allí muestra a Rodó en la plenitud de su estilo oratorio: ese estilo que permite transmitir con mayor pasión y calor la gran figura del héroe americano. Pero es también un retrato del movimiento que ilumina la figura del héroe con súbitos fogonazos psicológicos (...) Al estudiar a Montalvo, Rodó explana su más íntima ambición. En este hombre igualmente destacado en la gesta de la forma y en la gesta del compromiso político, Rodó ha trazado un retrato ideal del escritor hispanoamericano, su propio retrato. Porque también él, aunque en forma menos dramática que Montalvo porque el ambiente era más suave, participó con sus libros y con su acción política en el torbellino de la democracia uruguaya. También él tuvo que enfrentarse a un todopoderoso (José Batlle y Ordóñez) que sin necesidad de forzar el mecanismo democrático creaba presidentes e imponía su rumbo al país. Más feliz que Montalvo, Rodó luchó con un hombre que había sabido sublimar su afán dictatorial en un paternalismo de ribetes socialistas. La sangre no llegó al río y todo el combate se mantuvo dentro de los más estrictos límites del parlamentarismo y de la libertad de prensa (1963: 10-11).

Para entonces su salud daba avisos de desmejoras, lo que no le impidió realizar el siempre deseado viaje a Europa. En estos dos años de estadía en Europa sus vivencias se publican en las revistas argentinas en las cuales laboraba. Ya la Gran Guerra, que todavía no concluía, fue un sello en sus crónicas, escritos llenos de anécdotas e impresiones del Viejo Mundo. En Lisboa pudo entrevistar al presidente Bernardino Machado, en Madrid, en el bondadoso mes de agosto, se reunió con Juan Ramón Jiménez y Cristóbal de Castro. Barcelona, Marsella, Génova, Montecatini, Pisa, Liorna, Luca, Florencia, Módena, Bolonia, Parma, Milán, Turín, Tívoli, Roma, Nápoles, fueron algunas de las ciudades que el pensador uruguayo logró conocer²⁷.

José Enrique Rodó falleció el 1 de mayo de 1917, íngrimo y solo en un hotel de Palermo, Sicilia, momento cuando se desempeñaba como corresponsal de las revistas argentinas *Caras y Caretas* y *Plus Ultra*. A los dos días Montevideo se enteró que su pensador por excelencia había fallecido. Las sirenas de los diarios sonaron largamente. Una manifestación estudiantil que se dirigía al Cabildo a plantear sus reclamos, al saberse la noticia se disolvió. En la Cámara de Diputados, Carlos Roxlo (quien no solo era su rival político, sino que también lo había combatido como escritor) quiso hacer el elogio de Rodó, pero la emoción se lo impidió, dramáticamente nos cuenta Benedetti (1966). Todas las

27 Es *El camino de Paros* (1918), su libro póstumo en donde recrea su admiración por Europa y su añoranza por América. "Al concluir el año," escrito compilado en *El camino de Paros*, sería su último artículo donde estamparía su amor por la "América nuestra" como "patria única".

instituciones públicas y privadas celebraron sesiones extraordinarias para adherir a los homenajes proyectados.

En un artículo publicado primeramente en la revista *Unión Hispanoamericana*, fechada en Madrid el 11 de junio de 1917, Alfonso Reyes expone parte de la semblanza del intelectual uruguayo en los siguientes términos:

Fabulista moral, ¿qué árabe le enseñó el secreto de la gracia insinuante? ¿Qué místico de oro le enseñó –filósofo práctico– a sorprender las pisadas inefables del Dios entre los trabajos y los días humildes? Su confianza en la razón procede de los mentores de Francia. Maestro de claridad latina, su párrafo es una estrofa de perfecta unidad. No necesitó renunciar a ninguna de las fragancias de la lengua castiza, ni le estorbó la herencia elocuente, ni se le enredaba la pluma en frase larga. Resolvió por la calidad excelente lo que otros quieren resolver mediante fórmulas artificiosas y externas. Aquí, como en todo, sabía que el problema está en el espíritu, y que el espíritu tiene que engendrar de por sí formas adecuadas. Ignoró la guerra literaria, el escándalo editorial y la propaganda de librería. Resolvió por la calidad excelente lo que otros quieren resolver mediante combinaciones de infinita malicia. Era el que escribía mejor y era el más bueno. Su obra se desenvuelve sobre aquella zona feliz en que se confunden el bien y la belleza. Y hoy nos volvemos hacia él como el que busca de una arquitectura sagrada que resista al fuego de la barbarie, mientras le enviamos, arrobados, el vuelo de nuestras más altas promesas, y a Palermo, que recogió sus despojo, nuestras bendiciones (1991: 158).

Sus restos mortales fueron sepultados en Italia hasta que en 1920, el gobierno uruguayo los trasladó solemnemente en el Panteón Nacional, al compás del *Réquiem* de Mozart. Después vinieron los reconocimientos de rigor y las distintas reediciones de su obra, lo que demuestra los remanentes de sus posiciones políticas y filosóficas.

La pasión americanista rodoriana, que ha sido blanco no pocas veces de impugnaciones por su supuesta falta de densidad teórica y su énfasis constante de belleza estilística²⁸, mostró un talante crítico que superó las expectativas de su momento y suscitó un conjunto de

28 Algunos especialistas estiman que pueden distinguirse tres etapas en la ponderación de obra de José Enrique Rodó: la primera, de exaltación superficial e inflamada, aunque contrastada ya por las reticencias de Zum Felde; la segunda, de críticas punzantes, con el aprista Luis A. Sánchez a la cabeza, seguido por algunos desencantados entre los panegiristas de la primera hora; y la tercera, incluyendo revisiones y puntualizaciones más sólidas y fundamentadas. En este sentido véase a Lockart (s.f). *Rodó y el arielismo. Capítulo oriental 12. La historia de la literatura uruguaya*. Uruguay: Centro Editor de América Latina.

seguidores²⁹. Mirar con mayor ecuanimidad los roles parlamentario y periodístico del pensador uruguayo nos invita a matizar estos juicios muchas veces cimentados en el arrebató ideológico o personal. La necesaria búsqueda de un “humanismo generoso” como razón de la ruta americana nos habla de un legado poco hollado por los años posteriores. La conciencia del destino de América y la grave responsabilidad intelectual en la construcción de un mañana posible caracteriza el pensamiento y la acción de José Enrique Rodó y va a encontrar en su *Ariel* (1900) su expresión más acabada.

29 “La evidencia de impacto que Rodó obtuvo sobre la primera generación latinoamericana del siglo XX está dada por el hecho de haber dado lugar al primer nombre propio, latinoamericano, para un movimiento de ideas: el *arielismo*. Fue también controvertido, y por otra parte el desarrollo que impulsó amplió mucho el universo conceptual para el cual dio el puntapié inicial; pero seguramente esa es la mejor prueba de su acierto. Entre sus logros, dos deben ser claramente indicados: la puesta en valor de la cultura y la tradición forjada a lo largo de los tres siglos previos a la Independencia y el reconocimiento de su unidad sustancial por encima de las fronteras de los Estados” (Podetti, 2008: 93).

Fuentes

- Albarrán, G. (1953). *El pensamiento de José Enrique Rodó*. Madrid: Edic. Cultura Hispánica.
- Alvarada, M. (2003). “Rodó y su Ariel. El Ariel de Rodó”, *Anuario de Filosofía Argentina y Americana*, n° 200, Argentina, revista *CUYO. Anuario de Filosofía Argentina y Americana*, pp. 155-173.
- Anderson Imbert, E. (1986). *Historia de la literatura hispanoamericana. I. La Colonia. Cien años de república*. México: Fondo de Cultura Económica, Colección Breviarios, n° 89.
- Ardao, A. (1978). *Estudios latinoamericanos. Historia de las ideas*. Caracas: Monte Ávila Editores.
- Benedetti, M. (1966). *Genio y figura de José Enrique Rodó*. Argentina: Eudeba.
- Britto, L. (2006). *América Nuestra que estás en la tierra: Integración y revolución*. Caracas: Instituto Autónomo Biblioteca Nacional/Casa de Nuestra América José Martí.
- Carrera, L. (1992). “La literatura y el teatro, antecedentes. El Barroco, Neoclasicismo, Romanticismo, Modernismo. Desde 1930 hasta hoy”, en VV AA. *Iberoamérica una comunidad*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana/Instituto de Cooperación Iberoamericana. Quinto Centenario.
- Castro, M. (1995). “RODÓ, José Enrique” en VV AA. *Diccionario enciclopédico de las letras de América Latina*. Tres Tomos. Caracas: Biblioteca Ayacucho/Monte Ávila Editores Latinoamericana
- Costabile, H. y M. Fernández (1973). *Rodó, pensador y estilista*. Uruguay: Academia Nacional de Letras.
- Dávila, R. (2002). *Formación y bases de la modernidad hispanoamericana*. Caracas: Universidad de Los Andes/Fondo Editorial Tropykos.
- De Imaz, J. L. (1992). “Las ideas: Eclecticismo. Positivismismo. Civilización y barbarie (Sarmiento). Arielismo (Rodó). Raza Cósmica (Vasconcelos). Forma y respuesta americana con respecto a las ideologías europeas”, en VV. AA. *Iberoamérica una comunidad*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana/Instituto de Cooperación Iberoamericana. Quinto Centenario.
- Devés, E. (1997). “El pensamiento latinoamericano a comienzos del siglo XX: La reivindicación de la identidad”, revista *CUYO. Anuario de Filosofía Argentina y Americana*, n° 14, pp. 11-75.
- Guerra, S. (2010). *Breve historia de América Latina*. La Habana: Alba Bicentenario, ensayo.
- Halperin Donghi, T. (1972). *Historia contemporánea de América Latina*. España: Alianza Editorial.
- Jurado Toro, B. (1997). *José Enrique Rodó. Hispanoamericano*. Caracas: Publicaciones Monfort, C. A.

- Larraín, J. (1996). *Modernidad, razón e identidad en América Latina*. Chile: Edit. Andrés Bello.
- Podetti, J (2008). *Cultura y alteridad. En torno al sentido de la experiencia latinoamericana*. Caracas: Fundación Celarg/Monte Ávila Editores Latinoamericana, C.A.
- Real De Azúa, C. (1985) "Prólogo" de *Ariel. Motivos de Proteo*. Edición y cronología de Ángel Rama. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- Reyes, A. (1991). *Última Tule y otros ensayos*. Prólogo y selección de Rafael Gutiérrez Girardot. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- Rodó, J. E. (1993). *Ariel y Proteo. Selecto*. Selección y presentación de Pedro Pablo Paredes. Caracas: Biblioteca Ayacucho/Colección Claves de América.
- Rodríguez Monegal, E. (1963). *Páginas de José Enrique Rodó*. Argentina: Eudeba.
- Sánchez-Gey, J. (1998). *José Enrique Rodó. Estudios*. España: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- Zea, Leopoldo (1976). *El pensamiento latinoamericano*. México: Editorial Ariel/ Colección Demos, 3ª edición.
- (1980). *Pensamiento positivista latinoamericano*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 2 vols.

COLABORADORES

Yuliana Garcés Arboleda

Profesional en Planeación y Desarrollo Social por el Colegio Mayor de Antioquia. Máster en Políticas y Prácticas del Desarrollo del Instituto de Altos Estudios Internacionales y del Desarrollo de Ginebra, Suiza. Estudiante del sexto semestre del pregrado en Historia de la Universidad de Antioquia. Ha trabajado en el área de planeación urbana y rural desde un enfoque social y ambiental en el departamento de Antioquia, Colombia. Con experiencia docente en el área de planeación del desarrollo en la Institución Universitaria Salazar y Herrera en Medellín. Participante de seminarios y congresos sobre historia y teoría urbana, análisis y desarrollo territorial, y ponente destacada en XVI Encuentro de Estudiantes de Historia realizado en la ciudad de Bogotá en octubre de 2015. Actualmente adelanta la elaboración del trabajo de grado en Historia Urbana y participa de la conformación de la Red Colombiana de Historiadores Urbanos, estrategia que adelantan profesionales de diferentes universidades colombianas.

Isaac Gajardo Miranda

Licenciado en Historia y Magíster en Literatura Latinoamericana por la Universidad Alberto Hurtado. Sus intereses de investigación se orientan hacia la historia de la educación y los estudios culturales. Actualmente se desempeña como editor general de Coyuntura, revista académica del Departamento de Historia de la Universidad Alberto Hurtado.

Juan David Moreno Echeverry

Licenciado en Educación Básica con énfasis en Ciencias Sociales por la Universidad Distrital de Bogotá, docente de Geografía y Ciencias Económicas y Políticas del Gimnasio Campestre Los Arrayanes, del municipio de la Calera (Colombia) e investigador independiente en procesos urbanos en el marco del neoliberalismo.

Daniel Fauré Polloni

Doctor en Historia de Chile, Universidad de Chile. Académico de la Universidad de Santiago de Chile en temáticas de memoria histórica, educación popular y trabajo comunitario.

Víctor David Salcedo Arana

Licenciado en Historia por la Universidad Central de Venezuela (UCV). Actualmente se desempeña como investigador del Centro Nacional de Estudios Históricos (CNEH) y profesor del Programa Nacional de Formación en Historia de la Universidad Nacional Experimental de las Artes (Unearte).

Jhonny Castillo

Licenciado en Historia por la Universidad Central de Venezuela (UCV, 2016). Actualmente pertenece al área de investigación-editorial de la Fundación Bigott y es docente en la plataforma Tradición en Línea de la misma institución. Ha sido profesor de Historia de América en la Universidad Nacional Experimental de las Artes (Unearte).

Alexis Uriel González Correa

Maestro en Historia por la División de Estudios de Posgrado/Facultad de Historia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México.

Alejandra Leal Guzmán

Antropóloga, cursante del Doctorado en Urbanismo-UCV. Investigadora adscrita al Departamento de Sismología de la Fundación Venezolana de Investigaciones Sismológicas. Profesora de la Cátedra Geografía Histórica de Venezuela, Programa Nacional de Formación en Historia, Universidad Nacional Experimental de las Artes (Unearte). Investigadora A-2, Programa de Estímulo a la Investigación y la Innovación-PEII. Ha realizado investigaciones en historia social de los terremotos en Venezuela, riesgo sísmico y urbano, vulnerabilidad y sismología histórica. Tiene diversas publicaciones en su especialidad.

Alexander Torres Iriarte

Profesor de Historia del Instituto Pedagógico de Caracas. Magíster en Historia de Venezuela por la Universidad Central de Venezuela (UCV). Doctor en Cultura y Arte para América Latina y el Caribe.

NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ORIGINALES

I. De las colaboraciones

1. Las colaboraciones serán inéditas. El Comité Editor se reserva el derecho de incluir trabajos ya publicados en otras revistas.
2. Los trabajos se presentarán en español, cuyo original y copia consignados se escribirán a doble espacio, en formato carta y una extensión entre quince y veinte cuartillas (incluyendo las fuentes utilizadas). Se acompañará de una versión digital, escrita en Word 6.0, con letra Times New Roman 12 puntos. Se recomienda guardarla en versión RTF, con la finalidad de abrirlo en cualquier programa sin afectar su formato y contenido.
3. Los artículos, reseñas y reseñas de libros versarán sobre estudios históricos que contengan un aporte al conocimiento histórico, bien por la novedad del tema tratado y el uso de fuentes, o bien por los elementos teóricos y metodológicos que proporcione la investigación.
4. El artículo comenzará con un resumen de cien a doscientas cincuenta palabras con su *abstract* en inglés y, al final del mismo, se incorporarán cuatro *palabras clave* que identifiquen el tema.
5. Al final del trabajo, en hoja anexa, el autor incorporará una ficha profesional abreviada, donde indique el lugar actual de trabajo y grado académico, además de dirección, número telefónico, fax y correo electrónico donde ubicarlo.

II. De citas y notas

1. Las citas se registrarán por el sistema autor, fecha y página entre paréntesis, por ejemplo: (Acosta Saignes, 1992: 23-24), y en los casos que lo ameriten las citas se registrarán por el "sistema abreviado", clásico de la Historia, donde el dato se expresará desde lo más general hasta lo más particular, por ejemplo:

- Documental: AGN-C. *Sección Renta de Tabaco*, "Informe del Intendente de Venezuela." Caracas, 10 de septiembre de 1800, t. XXXVIII, f. 26.

- Bibliográfica: Arcila Farías, *Economía colonial*, 1946, t. I, p. 60; una llamada inmediatamente después, si es la misma página: *Ídem*; pero si es otra página: *Ibidem*, t. I, p. 66.
- Hemerográfica: Banko, “Federación y caudillismo”, *Ensayos Históricos*, n° 18, p. 120; para la cita inmediatamente después, proceder igual que en la bibliográfica.
- Digital: Gilvon der Walde, *Unas notas de teoría monetaria* (2005), disponible en <http://www.liberalismo.org/bitácoras/8>

2. Las referencias sobre cuadros estadísticos, planos u otros recursos técnicos deberán señalar al pie de los mismos sus respectivas fuentes.

III. De las fuentes

1. Las fuentes se ubicarán al final del artículo y se organizarán por su tipo y/o alfabéticamente; pero solo se registrarán las utilizadas en el trabajo.

2. Se regirán por el “sistema ampliado”, de lo general a lo particular y señalando toda la información que las identifiquen, por ejemplo:

- Documental: AGN-C. *Sección Renta del Tabaco*, Caracas, 1800, t. XXXVIII.
- Bibliográfica: Arcila Farías, Eduardo. *Economía colonial de Venezuela*. Caracas: Italgáfica, 1973, 2 vols.
- Hemerográfica: Álvarez, R.; R. Huertas y J. L. Peset. “Enfermedad mental y sociedad en la Europa de la segunda mitad del siglo XIX”, *Asclepio*. Madrid, t. XLV, n° 2, 1993, pp. 41-60.
- Digital: Gilvon Der Walde, Andrés H., *Unas notas de teoría monetaria: el pensamiento económico del padre Juan de Mariana* (2005), disponible en <http://www.liberalismo.org/bitácoras/8>

IV. De la dirección

1. La dirección, para efectos de la colaboración y el canje, será la siguiente:

- Responsables: Andrés Eloy Burgos y Alexander Zambrano.
- Dirección: Centro Nacional de Estudios Históricos. Final Avenida Panteón, Foro Libertador, edificio Archivo General de la Nación, PB. Caracas, Venezuela.
- Teléfono: (0212) 509-58-32.
- E-mail: revistanuestrosur.cnh@gmail.com

2. Los puntos de vista expuestos por los autores no necesariamente se corresponden con los de los editores de la revista.



***Nuestro Sur*, Año 8, Número 11,
enero-junio de 2017**

se culminó en el mes
de octubre de 2017,
en Caracas,
República Bolivariana de Venezuela.

NUESTROSUR
HISTORIA, MEMORIA Y PATRIMONIO

CENTRO NACIONAL
DE **ESTUDIOS**
HISTÓRICOS
★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★





CONTENIDO

PRESENTACIÓN / pág. 5

ARTÍCULOS

Hábitat y ciudad. Elementos para pensar la historia urbana en el siglo XX / pág. 9

Yuliana Garcés Arboleda

La ciudad como problema histórico: Políticas y discursos sobre el entorno urbano en Caracas durante el siglo XX / pág. 25

Isaac Gajardo Miranda

El neoliberalismo como mecanismo de reconfiguración de los espacios urbanos en el Centro internacional de Bogotá / pág. 43

Juan David Moreno Echeverry

Campamentos y barriadas: Organización popular urbana y poder local en las periferias de Santiago de Chile y Lima, Perú (1954-1989) / pág. 63

Daniel Fauré Polloni

Repensar el proyecto nacional venezolano a través de los planes de desarrollo urbanístico de la ciudad de Caracas 1936-1945 / pág. 83

Víctor David Salcedo Arana

Mutilados y fumadores entre rieles y avenidas: impacto del tren y el tranvía a caballo en la sociedad caraqueña de finales del siglo XIX (1881-1884) / pág. 103

Jhonny Castillo

La modernidad de la ciudad hispanoamericana en la invención del Nuevo Mundo: Valladolid de Michoacán en el siglo XVI / pág. 123

Alexis Uriel González Correa

Pensar la ciudad a través de los sismos: El terremoto del 29 de octubre de 1900 en Venezuela / pág. 139

Alejandra Leal Guzmán

MISCELÁNEA

El defensor del espíritu

(Esbozo biográfico-intelectual de José Enrique Rodó) / pág. 157

Alexander Torres Iriarte

**CENTRO NACIONAL
DE ESTUDIOS HISTÓRICOS**

