

CS-2

**BUS-CARACAS, ¿LA MODERNIDAD INALCANZABLE? REFLEXIONES
SOBRE EL DISCURSO DE LA MODERNIZACIÓN VENEZOLANA**

Amaya, Florinda / Leal, Alejandra

Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva (EACRV), Facultad de Arquitectura y Urbanismo,
Universidad Central de Venezuela, Caracas
platametal@gmail.com / ftaamaya@gmail.com / alfaleguz@gmail.com**Ferrocarriles, tranvías y automóviles: la modernidad es movimiento**

El discurso que ha acompañado al viejo proyecto de modernización venezolano, pensado y repensado diversamente del siglo XIX al XXI (Castillo, 2003: 15), se encuentra atravesado por los símbolos comunes del movimiento y la velocidad, bajo cuyo signo se han materializado sus realizaciones más evidentes: ferrocarriles, tranvías y autopistas, aparecen y desaparecen sucesivamente en nuestra modernidad, sustituyéndose según el impulso discursivo del progreso y los apremios históricos de la tecnología. De tal suerte, aquella extraordinaria obra de ingeniería que fue el Ferrocarril Caracas-La Guaira, llegó a la capital en junio de 1883. Tres meses después, el Ferrocarril del Sur, también conocido como Ferrocarril del Valle, abrió una línea a vapor de 5 Km. de longitud entre Las Flores y El Valle (Figura 1). Fueron obras emblemáticas del gobierno de Antonio Guzmán Blanco, en cuyo proyecto, la modernidad y la civilización se expresaron bajos las premisas de la comunicación y la movilidad, construyendo ferrocarriles y telégrafos que conectaran al país (Harwich Vallenilla, 1997: 354). No obstante, ajenos a un plan nacional que los articulase, los ferrocarriles decimonónicos, atravesaron brevemente territorio e historia antes de ser sustituidos por el macadán y los automóviles (Hurtado, 1990), artefactos que se han apoderado de la modernidad, detentando tan poderoso influjo que han convertido a Caracas en *la negación de la peatonalidad* (Cabrujas, 1999).

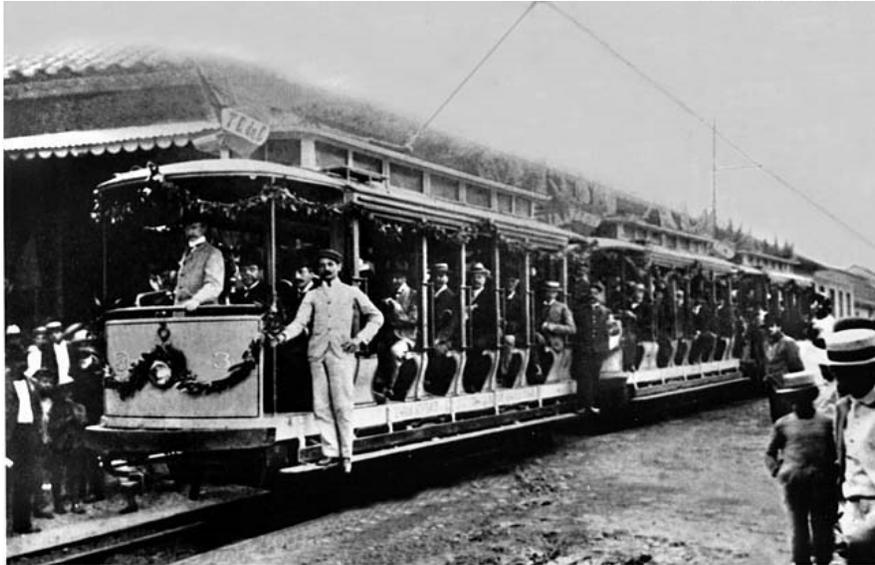


Fig. 1. Inauguración de la línea Caracas-El Valle
(*El Constitucional*, Caracas: 16 de enero de 1907, p. 2)

Principiando el siglo XX, los avances tecnológicos posibilitaron la electrificación del Ferrocarril del Sur hasta El Valle. La compañía Tranvías Eléctricos de Caracas comenzó a probar sus carros *Stephenson* en el mes de octubre de 1906 e inauguró el primer sistema de tranvías eléctricos de la ciudad, entre Las Flores y El Valle, el 15 de enero de 1907 (Morrison, s/f). A propósito de la inauguración del tranvía, el Sr. Nicomedes Zuloaga expresó muy *modernamente*: “Desde hoy abandona Caracas el viejo sistema de locomoción y se pone a la altura de las ciudades más modernas con tranvías eléctricos de primera calidad” (Ibídem). En pocos años, tranvías y ferrocarriles abandonarían el siglo XX y el automóvil se apoderaría de la modernidad... Hasta ahora...



Plano 1. Tranvías de Caracas. 1907

(Allen Morrison, s/f)

Las presiones históricas y económicas inducidas por el tránsito de una económica agrícola a otra fundamentada en la explotación petrolera, incorporarían una nueva concepción de espacio-tiempo, acelerando los procesos de modernización del territorio y las ciudades a partir de la segunda mitad del siglo XX. Estos procesos iban a delinearse según dos premisas básicas: destruir la herencia hispánica de la retícula colonial y construir un sistema de vías que permitiesen la expansión de la ciudad dando paso al nuevo actor urbano y emblema por excelencia de la modernidad: el vehículo automotor.

Dentro de este discurso se inscriben el diseño y la construcción del ensanche de la Avenida Fuerzas Armadas (Figura 2), componente de la red de autopistas, avenidas y calles que permitió la ocupación del valle de San Francisco y la expansión territorial que dio forma definitiva al Área Metropolitana de Caracas. El trazado de la Avenida Fuerzas Armadas respondió a una incisión del proyecto de modernidad dentro de la trama histórica resultante de la evolución del trazado colonial que fue ignorada para dar paso al progreso simbolizado en la movilidad vehicular, a través de amplias y modernas avenidas, implementadas mediante los planes de vialidad (el Plan de Vial de 1951) y las reglamentaciones urbanas (El Plan Regulador de Caracas publicado por la Comisión Nacional de Urbanismo en 1951), desde los cuales se desdibuja la ciudad heredada de

los españoles, y se proyecta y construye la nueva ciudad funcional, legado del urbanismo moderno (Martín Frechilla, 1994).



Figura 2. Desfile Militar en la recién inaugurada Avenida Fuerzas Armadas
(<http://1viejasfotosactuales.multiply.com/journal/item/61>)

Sirviendo de marco monumental a la Avenida Fuerzas Armadas, se localiza El Helicoide (Figura 3), desolado ícono arquitectónico proyectado para referenciar y dimensionar las infraestructuras viales de la época, hoy reducido a la condición de *elefante blanco* y que constituye un emblema inacabado de la arquitectura de los años 50 y, por ende, de nuestra persistentemente inconclusa modernidad (Dembo *et al.*, 2004). Es sobre este histórico escenario que se escribe un nuevo renglón en la movilidad caraqueña, trazado que resulta material y simbólicamente reiterativo.



Figura 3. El Helicoide (1953-1954)
(<http://www.fotolog.com/mmrrcc/55519861>)

El sistema BusCaracas: ¿la reinención de la modernidad?

En los albores del siglo XXI, Venezuela sigue debatiéndose entre opciones contradictorias: el *repensamiento* de la modernidad; la tentación de alcanzar -aunque sea discursivamente-, la postmodernidad sin haber superado la anterior y la imposibilidad de realizar de una vez y para siempre ese enigma que ha resultado ser la Modernidad. No en balde, en nuestra Caracas caótica, desarticulada, desconectada y automovilística, que no peatonal; se diseña y comienza a instrumentarse un proyecto de transporte masivo que transita sin sobresaltos y en flagrante negación de la modernidad, dos corredores viales representativos del auge que las obras públicas tuvieron mediado el siglo XX (Arcila Faría, 1974): las avenidas Fuerzas Armadas y Nueva Granada.

El Proyecto

El sistema BusCaracas constituye el primero de los tres *corredores de transformación urbana* contemplados en el Plan Caracas Socialista adelantado por la Alcaldía de Caracas. La noción de

corredores de transformación urbana hace referencia a aquellas áreas, previamente definidas, sobre las cuales se actúa –o se planea actuar- para recuperar el paisaje urbano, crear y *recrear* espacios públicos, ordenar y mejorar la vialidad y la movilidad urbanas; siendo este último aspecto el elemento central de las transformaciones planificadas (Alcaldía de Caracas, 2009).

BusCaracas consiste, esencialmente, en un corredor de transporte público con autobuses de alta capacidad, que circularán por canales segregados (Figura 4) construidos a lo largo del corredor vial conformado por las Avenidas Nueva Granada y Fuerzas Armadas verdaderos iconos de las realizaciones modernizadoras de la década de los años 40 y 50 (Ver Plano 2).



Figura 4. Obras del BusCaracas, avenida Nueva Granada.

(Foto de las autoras, 2010)

El sistema contempla diez estaciones que constituyen puntos clave en la movilidad del corredor, de los cuales sólo dos estaciones enlazan directamente con el sistema Metro: Mercado Las Flores, Panteón, Socorro, La Hoyada, Nuevo Circo, San Agustín, Presidente Medina, El INCE, La Bandera y El Terminal. Se puede apreciar que el recorrido del BusCaracas es lineal, transcurriendo sin desviaciones entre el Mercado Las Flores y el Terminal La Bandera (Alcaldía de Caracas, s/f: 2. Véanse figuras 5 y 6).



Plano 2. Recorrido y estaciones del sistema Bus Caracas
(Alcaldía de Caracas, s/f: 3)



Figura 5. Obras del BusCaracas, Av. Nueva Granada, Terminal La Bandera.
(Foto de las autoras, 2010)



Figura 6. Obras del BusCaracas, Av. Fuerzas Armadas, Mercado de Las Flores.

(Foto de las autoras, 2010)

La revisión de los objetivos del proyecto BusCaracas evidencia que están formulados de manera ambigua, resultando más discursivos que estratégicos. En líneas generales, dichos objetivos apuntan a racionalizar y mejorar significativamente la movilidad en el corredor Av. Fuerzas Armadas-Nueva Granada, a través de la prestación de un servicio de transporte masivo altamente eficiente; incluyendo también la renovación urbanística y arquitectónica de las áreas de influencia del proyecto (Alcaldía de Caracas, s/f: 2).

Asimismo, se señala que el BusCaracas debe constituirse en una referencia para otras iniciativas similares que conformen una red de corredores viales, la cual aún no han sido diseñada, y cuya construcción dependerá de la aceptación e impacto que tenga el BusCaracas sobre la colectividad. La formulación de los objetivos del proyecto cierra con una declaración profundamente significativa: "*Transformar la imagen del municipio y de la ciudad bajo la premisa de que el transporte es imagen de ciudad*".

IV. El discurso

Ahora bien, hasta aquí tenemos suficientes elementos para aventurar una breve aproximación crítica al discurso que sustenta el proyecto Sistema BusCaracas, entendiendo *discurso* como los contenidos ideológicos y simbólicos que sustentaron la formulación y la ejecución del proyecto. Si tomamos la metáfora de la ciudad como texto, sería imperioso señalar que el BusCaracas deviene una suerte de ejercicio de reescritura sobre dos antiguos renglones del discurso de la modernidad venezolana, pues, sus canales exclusivos transcurrirán sin sobresaltos ni desviaciones por estos dos referentes materiales de los procesos de expansión experimentados por la ciudad de Caracas desde mediados del siglo XX.

Cuando menos cabe preguntarse si el recorrido del BusCaracas impactará la movilidad y conectividad de la ciudad al mismo nivel que lo hicieron en su momento las avenidas Fuerzas Armadas y Nueva Granada. La respuesta no resulta sencilla, y a lo sumo, podemos contextualizar nuestras reflexiones: En primer lugar habría que considerar que la Caracas en proceso de expansión urbana en la cual se construyen estas avenidas no es en modo alguno la misma ciudad que verá transitar al BusCaracas y que se encuentra como señala Acebedo Restrepo (2008: 82) experimentando el lado oscuro de la metropolización, requiriendo por lo tanto de planes estratégicos acordes a dicha escala.

No existiría nada objetable en un proyecto que pretende descongestionar y operativizar el tránsito a lo largo de estas saturadas avenidas, de no ser porque el BusCaracas -sistema restringido a un ámbito municipal-, representa una línea aislada en el texto de esta urbe intransitable y desarticulada donde ir de un lugar a otro utilizando transporte masivo, implica una rutina estratégica que incluye diversos planes a, b, c, d y pare de contar.

Sin embargo, a pesar de las realidades cotidianas, el BusCaracas se proyectó a una escala local y, al menos en papel, no promete un impacto significativo en la movilidad, conectividad y calidad de vida de los caraqueños que recorren diariamente la ciudad en todas las direcciones posibles. Las perspectivas serían diferentes si el actual sistema BusCaracas formase parte de un macroproyecto que contemplase la implementación simultánea, no progresiva de corredores viales exclusivos atravesando toda la ciudad, en lugar de hacerlo solamente en un municipio ¿Se reedita entonces la situación de nuestros desarticulados ferrocarriles?: Aquellos no estaban incluidos en un plan nacional, BusCaracas no se inserta en un plan de ciudad...

Aunque la *paulatina modernización* del sistema -a través de la incorporación de 16 rutas alimentadoras que convergerán en la troncal del BusCaracas, sobre el corredor Fuerzas Armadas-Nueva Granada-, se encuentra incluida en el documento del proyecto, se trata de un aspecto que no está desarrollado ni planificado y que apenas se menciona como una posibilidad que se diseñará y ejecutará "a largo plazo" siempre que el impacto del BusCaracas sea positivo y logre además un buen nivel de aceptación entre la ciudadanía (Alcaldía de Caracas, s/f: 23); es decir, que estas rutas alimentadoras pueden construirse con el tiempo o no construirse en lo absoluto.

De este modo, la primera etapa –la etapa de consolidación del sistema- solo incluye la ejecución de tres rutas, a saber: Mercado Las Flores-Terminal La Bandera, Mercado Las Flores-Cementerio; Terminal La Bandera-Cementerio. No obstante, en el documento que reseña el proyecto no se explica si para las posibles rutas alimentadoras se construirán canales exclusivos o simplemente se tratará de autobuses que circularan por la vialidad ya existente con la misión de cargar y descargar pasajeros a lo largo del trayecto del BusCaracas. Otro vacío de información existe también respecto a las rutas planificadas para la etapa de consolidación.

Si volvemos sobre la afirmación de Acebedo Restrepo referida al proceso de metropolización de Caracas, debemos señalar que el actualmente inconcluso sistema BusCaracas, padecerá todos los síntomas de la modernidad inalcanzable, pues, su reducida área de influencia lo condena al colapso y la saturación inmediata. Como otros tantos proyectos de la modernidad venezolana, el BusCaracas le queda corto a la ciudad que pretende transformar.

V. Un viejo discurso para el nuevo siglo

De distintas maneras, el proyecto del sistema BusCaracas se organiza discursivamente sobre los contenidos de la modernidad venezolana. No sólo insiste en recorrer hitos establecidos por el proyecto moderno de mediados del siglo XX, sino que recurre a idénticas imágenes de movilidad para expresar la idea de progreso. Diseñado sobre la premisa según la cual el *transporte es la imagen de la ciudad*, BusCaracas se constituye en otro capítulo de la negación de la peatonalización. Aún cuando se supone que el proyecto contempla la creación de nuevos espacios públicos, un recorrido a lo largo de las obras del BusCaracas, produce una gran incertidumbre al respecto, evidenciándose que, de hecho, no quedó espacio para los *espacios* y que, hoy como ayer, los vehículos son los dueños de la ciudad (Figura 7).



Figura 7. Obras del BusCaracas, avenida Fuerzas Armadas
(Foto de las autoras, 2010)

Del mismo modo, el discurso que soporta el BusCaracas resulta un calco del viejo y persistente discurso modernizador, pero en una escala diferente: antes se trataba del vehículo individual, ahora del colectivo... y de gran capacidad, además. La premisa para construir la ciudad no cambia en lo esencial. El énfasis sigue estando en los automóviles y en la vialidad, aunque ciertamente con el BusCaracas no se intentan nuevos recorridos, sino que se utilizan los ya existentes.

Firmemente asido al discurso moderno, el proyecto BusCaracas exhibe un curioso lema que le asocia inmediatamente al Metro de Caracas, proyecto que fue expresión modélica de la modernidad, del progreso y la tecnología; ejemplo de eficiencia y buen servicio, y escenario cotidiano de un convincente y constante ejercicio de la ciudadanía hasta hace pocos años:

Las mayores manifestaciones de cultura ciudadana se observan en el Metro de Caracas, un macroproyecto de transporte colectivo actualmente en expansión hacia las diferentes periferias de los Valles del Tuy que conforman la Región Metropolitana de Caracas. Su alta calidad técnica y eficiencia del servicio sirven de elemento

integrador de las clases sociales y expresión de homogeneidad social en medio de la diversidad urbana. Sin embargo, los valores culturales y ciudadanos que esta obra provoca cotidianamente entre sus usuarios, parecen estar enterrados junto con las estaciones de pasajeros y se resisten a emerger y generalizarse como prácticas cotidianas en la superficie de la ciudad (Acebedo Restrepo, 2008: 89).

El lema del BusCaracas, como si se refiriese a los años dorados del sistema Metro, reza: *Piensa en metro, viaja en bus*, frase que tiene un efecto inmediato en quienes la escuchan... No obstante, el impacto no se produce en la dirección que suponemos deseaban los diseñadores del sistema BusCaracas. A estas alturas de nuestro siglo XXI, el transporte masivo ya sea subterráneo o superficial evoca, en los caraqueños, imágenes de una pesadilla cotidiana de la que es imposible despertar. Lamentablemente, la acelerada decadencia del Metro ha sido tanto material como simbólica: la operatividad y eficiencia del servicio ha menguado progresivamente, la infraestructura se encuentra tristemente deteriorada, las estaciones están colapsadas, y la seguridad y el comportamiento altamente cívico de los usuarios del sistema han pasado a la historia.

Actualmente, el Metro es sinónimo de la violencia urbana que se manifiesta con unos matices alarmantes, desde los habituales empujones al intentar abordar o abandonar los vagones, hasta un aumento de los atracos en todos los espacios del subterráneo. Nos encontramos ante un panorama, signado por la desvalorización del proyecto y el discurso modernos, la transitoriedad de sus realizaciones y la desconfiguración del Metro de Caracas como *lugar antropológico*, como emblema del progreso y espacio de construcción de ciudadanía, entonces ¿Cómo sostener el discurso del proyecto BusCaracas? ¿Cómo pensarlo en tanto que elemento transformador de la ciudad considerando que el diseño del proyecto continúa reproduciendo la desconexión entre espacio y movimiento y, por lo tanto, los caóticos recorridos que surcan Caracas?

Epílogo

Armadas con el lema del BusCaracas, confrontamos a varios coterráneos: ¿Piensa en metro, viaja en bus? Sus ojos se abrían desmesuradamente antes de respondernos invariablemente: ¡Ni lo uno ni lo otro!

Referencias bibliográficas

1. Castillo, Ocarina. 2003. *Los años del bulldózer. Ideología y política. 1948-1958*. Fondo Editorial Trópykos: Caracas.
2. Harwich Vallenilla, Nikita. 1997. "Ferrocarriles". En: Fundación Polar (Editor) *Diccionario de Historia de Venezuela Tomo II* (345-349); Caracas.
3. Hurtado, Samuel. 1990. *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela: 1870-1925*. Ediciones de la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas: Caracas
4. Cabrujas, José Ignacio. 1999. "La ciudad escondida". En: Tulio Hernández (Compilador) *Caracas en veinte afectos*, pp. 17-26. Museo Jacobo Borges: Caracas.
5. *El Constitucional*, Caracas: 16 de enero de 1907, p. 2.
6. Allen Morrison, Los Tranvías de Caracas, Venezuela. Disponible en <http://www.tramz.com/ve/cs/css.html>
7. Martín Frechilla, J. J. 1994, *Planes y proyectos para Venezuela (1908-1958)*. UCV: Caracas.
8. Dembo, N, J. Rosas & I. González. 2004. "Caracas, modernidad y escala urbana: una aproximación interdisciplinaria". *Tharsis*, año 8, vol 5, N° 16 (julio diciembre 2004) UCV.
9. Arcila Farías, Enrique. 1974. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas. Influencia de este ministerio en el desarrollo.1874-1974*. Comisión del centenario del Ministerio de Obras Públicas, Caracas.
10. Alcaldía de Caracas. 2009. Plan Caracas Socialista. Corredores de transformación urbana.
11. Alcaldía de Caracas. s/f. Sistema de transporte BusCaracas.
12. Acebedo Restrepo, Luis. 2008. "Territorio, ciudad y política en Venezuela. Alternativas de futuro en el vértice de la modernidad y la crisis" *Revista Bitácora Urbano Territorial*,12(1): 77-90, p. 82.