

CS-4

**CRITERIOS TEÓRICOS PARA LA INTERVENCIÓN URBANA
EN LOS CASCOS HISTÓRICOS O TRADICIONALES**

Bencomo, Carolina

Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas
carolinabencomo@gmail.com**Introducción**

El origen y desarrollo de la mayoría de las ciudades venezolanas, ha estado basado en la retícula o cuadrícula, propia de las ciudades fundadas en la época de la colonia. Su crecimiento consistía en la prolongación de calles existentes, con construcciones continuas y alineadas que definieron la calle corredor y conformaron manzanas de corazón verde; la plaza, único espacio público de reunión, era donde se ubicaban los usos más importantes de la ciudad (iglesia, poder político y económico, etc.)

Estas áreas centrales o cascos, desde el punto de vista morfológico, son entendidas como: "...las áreas de urbanización características a todos los tejidos urbanos de las ciudades venezolanas hasta la década de los treinta (...) cascos tradicionales, en los cuales toma gran importancia su tejido y su vida urbana. A pesar de no contar estos últimos con edificaciones de gran valor arquitectónico, deben preservarse las características urbanas que tienen y que los enriquecen..." (Marcano, 1994, p.124)

Lo histórico en este caso, es un componente de lo cultural, son los valores artísticos y estéticos, y la importancia del paisaje natural y urbano, lo que confiere la identidad a sus habitantes, y representan el testimonio de la ciudad (Gutiérrez, 1990). La importancia que cobra la vida urbana en estos cascos, permite pensar en su preservación no como ciudad-museo, producto de un conservacionismo escenográfico, sino, con una visión que haga énfasis en la actividad residencial y refuerce la vida urbana (Gutiérrez, 1990)

Estos cascos, considerados como áreas con características de centralidad, soporte de las actividades más importantes de la estructura urbana son los primeros en degradarse, debido a los procesos de transformación que han sufrido en el tiempo, principalmente en las últimas 5 o 6 décadas del siglo XX, por la influencia del modernismo, y la consecuente ruptura y modificación de los viejos esquemas de ciudad de la época de la colonia.

A pesar de su vital importancia y de los esfuerzos de conservación emprendidos desde comienzos del siglo pasado en distintas ciudades latinoamericanas, los cuales se limitaban a la recuperación de algunos edificios de forma aislada, no fue, sino en los años setenta, cuando se le reconoció y se le dio importancia como un problema a escala urbana, iniciándose estudios y acciones para su protección y revitalización con una perspectiva patrimonial y de desarrollo urbano (Gutman, 1992) Era común el hecho de que la conservación, la planificación y gestión urbana iban por caminos diferentes, los resultados no fueron satisfactorios al implementarse planes no acordes con la ciudad existente.

En Venezuela -hacia finales de 1940- se inicia la aplicación de ordenanzas basadas en los esquemas modernos de planificación, con una visión funcional - bidimensional, acerca de cómo deben ser organizados nuestros espacios urbanos, "...y que basa la estructuración de la ciudad en la segregación de actividades y el control cuantitativo de lo construible" (Calvo/Guardia/Lander, 1991, p.4) De esta manera, la influencia del movimiento moderno, significó la transformación de la estructura tradicional de la ciudad, con la implantación de una morfología urbana distinta regida por volúmenes aislados, hincados en el espacio con un fuerte predominio del vacío, e inmersos en planes de ensanche vial; lo que en contraposición con la morfología del casco, restó importancia a sus elementos característicos, y al sentido de memoria e identidad.

Hacia finales de los 50's e inicios de los 60's, comienza una aproximación hacia modelos morfológicos, con visiones de autores como: Kevin Lynch, Aldo Rossi, Gordon Cullen, Rob y Leon Krier, entre otros. Se propone la aproximación a la ciudad mediante la formalización del espacio urbano y el rol que en ello juega lo edificado; un enfoque fundamentado en los valores históricos, espaciales, ambientales y tipológicos de los espacios abiertos y lo edificado, a través de modelos tridimensionales.

En Venezuela desde las tres últimas décadas del siglo XX, se han realizado debates relacionados con la nueva manera de hacer ciudad, iniciándose la difícil tarea de introducir los nuevos esquemas bajo la óptica del diseño urbano, mezclándolos con una visión pragmática en cuanto a la gestión y el desarrollo potencial del suelo urbano, para lograr un modelo económico rentable y sustentable que se derive del nuevo modelo de ciudad.

Bajo esta dinámica del diseño urbano, se han realizado planes de rescate de cascos como los de Chacao, Baruta y el Hatillo en Caracas; Maturín en Monagas; Tumeremo en el Estado Bolívar, entre otros encaminados a la recualificación del espacio público, con la creación y rescate de espacios públicos, el fortalecimiento de la infraestructura de servicios, y el planteamiento de mecanismos para el mantenimiento y retorno de la vivienda.

En estas áreas caracterizadas por un crecimiento por agregación, cobran importancia el tejido, la vida urbana, y la retícula como elementos primordiales de la historia y memoria de la ciudad (Marcano, 1994) En ellos, al igual que en muchas ciudades del mundo, se han implementado instrumentos reguladores basados en la planificación tradicional, que han significado el deterioro y el crecimiento descontrolado, reflejado en la degradación o ausencia de espacios públicos y de sistemas de vialidad peatonal; la ilegibilidad de la imagen urbana por el aumento de la densidad y la proliferación de edificaciones de gran altura; el desplazamiento del uso residencial por comercios, depósitos y talleres; el colapso de los servicios y la infraestructura; disminución y deterioro del patrimonio edificado; el colapso del tráfico vehicular y el déficit de estacionamientos.

De lo anterior se deriva la idea de proponer los criterios teóricos para la intervención en áreas de cascos, propuestos en el Trabajo de Grado culminado en el año 2002, titulado: Santa Teresa del Tuy: rescate y revitalización del casco tradicional y su entorno inmediato, y comprobada -en la práctica profesional- en el proyecto: Plan Especial de revitalización de la Reurbanización El Silencio, propiedad de Fundapatrimonio (2003)

Criterios teóricos para la intervención urbana en los cascos históricos o tradicionales.

En la introducción presentamos el tema central de este artículo¹ referido a los cascos tradicionales, hicimos énfasis en su importancia como lugares con características de centralidad, esenciales en la memoria urbana de las ciudades latinoamericanas.

El enfoque ha sido concebido a través de siete criterios teóricos de intervención, que son parte de los resultados del Trabajo de Grado teórico-proyectual titulado: "Santa Teresa del Tuy: rescate y revitalización del casco tradicional y su entorno inmediato" y referido a la revitalización en áreas de cascos, en éste se realizó una proposición de diseño urbano que se basó en la reflexión teórica, de ese modo, en el proyecto de diseño urbano fueron transcritos los criterios teóricos, a objeto de aportar un camino para la intervención urbana.

Esperamos que estos criterios puedan ser considerados como uno de los caminos para la intervención de los cascos; una opción que permite conjugar elementos morfológicos, espaciales y cualitativos, con la visión pragmática de la ciudad como hecho ejecutable; permite también visualizar la ciudad desde el todo a las partes, y de las partes a la totalidad, y abre paso a la convivencia de la diversidad de tejidos en la forma urbana.

En resumen, proponemos que el casco sea entendido como centro de servicios de la ciudad; porque,

"el futuro deseable para los centros históricos en el marco del concepto de equidad social, difícilmente se acerque a la recuperación de la vieja centralidad. Más apropiado sería tratar de recuperar su calidad de lugar urbano compartido, donde tanto sus habitantes como los de toda la ciudad se reencuentren, se apropien, recreen y disfruten su tradición y su historia. Intentando construir en él un espacio abierto, no segregado, ni como territorio exclusivo de las elites que se dan el lujo de comprar la memoria de todos, ni como territorio intransitable e inseguro, inmerso en un ghetto de pobreza, que no alcanza a reconocer su propia historia" (Gutman, 1992, p. 2)

¹ Este artículo fue presentado –en la modalidad de ponencia- en el XII Congreso Iberoamericano de Urbanismo, celebrado en Salamanca – España, 2006

En atención a lo expuesto, hemos establecido los criterios teóricos que presentaremos:

1. Primer criterio. Conservación versus eliminación.

Este criterio ha sido desglosado en cinco temas a considerar: la intervención urbana en los cascos; el tejido urbano; la conservación del patrimonio edificado; el rescate de la memoria; y el entorno inmediato: la relación casco territorio.

a. La intervención urbana en los cascos:

Los cascos son zonas de la ciudad muy sensibles a los cambios debido a su estructura morfológico-espacial, su historia, y su permanencia en el imaginario colectivo, por lo tanto, es necesario el conocimiento y estudio de algunas variables relacionadas con su evolución como lo son: los espacios públicos de reunión, la calle como espacio público, la morfología de sus manzanas, el tejido, sus relaciones con la ciudad, la distribución del espacio privado a través del tiempo, el patrimonio histórico o modesto, sus valores culturales, y la memoria.

Comprender su naturaleza y los cambios sufridos mediante la identificación y estudio de sus etapas de desarrollo urbano, es una herramienta esencial para su intervención (Marcano, 1994) La proposición de nuevos elementos y las intervenciones del espacio público deberán ser muy cuidadosas y estar en armonía con las preexistencias y con su frágil naturaleza.

Este patrimonio arquitectónico y urbano debe ser considerado como un recurso de índole cultural, social y económico, y además escaso (Gutman & Hardoy, 1992), sensible a desaparecer por el mal uso ocasionado por los cambios violentos y eliminatorios o por la implementación de normativas y planes distintos a su naturaleza; por este motivo, los cascos deben ser entendidos como un gran laboratorio urbano de diversas particularidades, a ser atendidas con respuestas que logren el diálogo con la realidad que encierran, para poder revitalizarlos, recuperar su memoria, y la reafirmar la identidad.

b. El tejido (el trazado urbano en los cascos):

El origen y desarrollo de la mayoría de las ciudades venezolanas se produce a partir de un centro geométrico conformado por la plaza, de allí se extienden las calles organizadas como una retícula o cuadrícula con aceras angostas y manzanas de diferentes tamaños, que definen el espacio público y delimitan el espacio privado. Las manzanas están enmarcadas y envuelven lo privado, dividido en parcelas que corresponden a la estructura parcelaria del momento; las edificaciones medianeras sin retiros de frente conforman paredes continuas que definen la "calle corredor", y constituyen las manzanas de corazón verde.

El espacio público está conformado por calles y plazas definidas por las manzanas edificadas con construcciones continuas y uniformes, la plaza es el espacio público de reunión por excelencia, alrededor de la cual se ubican los usos más importantes. El crecimiento se basa en la extensión de su retícula en todas las direcciones, adaptándose a la topografía, limitado sólo por alguna barrera natural o artificial. En estos casos, se puede evidenciar un tejido irregular, con manzanas de diferentes tamaños y formas, como respuesta a las condiciones naturales del terreno donde se desarrollan, o para enfatizar o diferenciar cualquier variante geométrica (Marcano, 1994)

El significado del tejido está determinado por el valor histórico que encierra, al ser el generador del nacimiento, desarrollo y crecimiento de estas áreas de la ciudad, también es el elemento que define y que contiene el espacio público, el espacio privado y todos aquellos elementos de valor, de allí se deriva el significado que encierran el tejido y sus elementos estructurales, y la importancia de acometer acciones de preservación.

c. Conservación del patrimonio edificado:

En los cascos tradicionales el patrimonio que cobra más valor es su tejido, muchas veces sus edificaciones, a diferencia de los cascos históricos, no tienen una alta calidad estética o arquitectónica, aunque ésta no es una regla general, pueden encontrarse edificaciones con un significado especial por haber marcado hechos importantes en su evolución, que rememoran momentos históricos inmersos en la memoria, estas edificaciones precisan ser conservadas, y su entorno debe ser objeto de un tratamiento especial.

Este tipo de patrimonio Waisman lo define como patrimonio modesto o contextual, el cual constituye un elemento de identificación y de sentido de pertenencia de los grupos sociales que habitan estos centros (Mogollón, 1999) Waisman define como patrimonio modesto: "...al tejido urbano y los tipos arquitectónicos que expresan formas de la vida social, los edificios que sin ser monumentales, representan un hito en la memoria social, ciertas imágenes urbanas, ciertos espacios públicos, y aún la atmósfera creada por el modo de ocupación de los sitios o de la utilización de la vegetación" (Waisman, 1992, P.p. 3-4)

De lo anterior podemos afirmar que es la sociedad o un grupo social, el que finalmente determina o califica el valor histórico o patrimonial de los elementos que conforman el tejido urbano de estos cascos, en ellos, deberán ser identificados aquellos elementos construidos, cuyo valor estará definido por sus cualidades estéticas y arquitectónicas, y por elementos intangibles depositados en su memoria urbana.

d. Rescate de la memoria:

La memoria en los cascos está presente en su tejido y vida urbana, en cada uno de los elementos (construidos e intangibles) que han representado momentos y hechos importantes en su evolución, en la atmósfera que los caracteriza, en cualquier hecho o elemento que implique sentido de pertenencia y permanencia, "la memoria pertenece al modo de comprender la arquitectura y la ciudad (...) esa sucesión de recuerdos acumulados en un sitio, y de la tradición del lugar concretada en esos elementos que han ido configurándolo hasta su forma actual, tal y como lo percibimos" (De Las Rivas, 1992, p. 100)

En los cascos tradicionales adquiere importancia el tejido y los elementos que lo conforman: las calles, plazas y manzanas; principalmente el patrimonio modesto, sus expresiones culturales, y todo lo que represente un valor para los grupos sociales que habitan el lugar. Estos cascos son reconocidos por sus habitantes como zonas especiales dentro de la ciudad, lugares con identidad, historia y memoria, por sus bienes construidos y por el valor del paisaje natural, los habitantes con sus hábitos y costumbres, creencias y rituales (Gutman & Hardoy, 1992)

Su indagación histórica, mediante el estudio o reconstrucción de los planos que indican su evolución, permite entender la importancia de este conocimiento para establecer las relaciones entre el sentido de su forma urbana histórica y el proyecto a realizarse (De Las Rivas, 1992), en

síntesis, el rescate de estos cascos debe ser visto en virtud de mantener y reafirmar la atmósfera que los ha caracterizado, para devolver y conservar la memoria, identidad y sentido de pertenencia y permanencia.

e. El entorno inmediato: la relación casco territorio:

Los cascos en su origen mantuvieron relaciones muy estrechas con el resto del territorio al cual servían, principalmente a través de sus vías de comunicación; su crecimiento y evolución dependió de esta relación (Marcano, 1994) Estos puntos de comunicación fueron modificados o eliminados en su evolución, esto representa una de las causas de su deterioro, sin embargo, la relación de ellos con el resto de la ciudad es indispensable por el carácter de centralidad que poseen.

El crecimiento acelerado de nuestras ciudades ha permitido la conurbación de sus diferentes sectores, los cuales poseen características urbanas y dinámicas distintas al casco. Las relaciones entre ellos son imprescindibles, pese a las dificultades existentes, dadas por la heterogeneidad de tejidos, la carencia o insuficiencia en las vías de comunicación vehicular y peatonal, y por los fuertes problemas de transporte e infraestructura de servicios.

Esta necesidad de interrelación entorno - casco, permite entender el importante papel que juega ese entorno en su revitalización, así lo expresa Marcano "...no podrá pensarse en una revitalización de ellos sin redefinir su nuevo rol urbano y su conexión con la trama circundante" (Marcano, 1994, p. 129), por lo que es de vital importancia el entorno inmediato, y las relaciones que deberán establecerse entre el casco y el territorio al emprender acciones de revitalización.

2. Segundo criterio. Sostenibilidad: paisaje natural, territorio y ciudad. El Paisaje Natural como elemento importante y determinante en la creación de una imagen de ciudad, la idea de lugar o sitio:

"La consideración del marco geográfico y entorno construido, donde un edificio o un conjunto de edificios se van a situar es un paso clásico en el proceso del proyecto urbano y arquitectónico" (De Las Rivas, 1992, p. 30)

Para Luçart el sitio es tanto el entorno donde se construye como su lugar geográfico y el medio geológico que lo rodea, así, cada edificación y cada ciudad, tendría explícita en su estructura una huella de las condiciones particulares del sitio. Esta estrecha relación de lo construido con el sitio, es determinante en la imagen de la ciudad, es identificar esa relación inseparable de ambos elementos presentes en el imaginario colectivo, es como si la arquitectura le diera sentido al lugar y el lugar le da sentido a lo construido.

Rossi define el sentido de lugar o sitio al referirse a la relación que existe entre cierta situación local y las construcciones que están en ese lugar, G. Samoná habla de presencia construida, donde la configuración formal de lo construido se percibe como la relación entre las partes que lo componen y lo vinculan con su espacio circundante, relacionándolo directamente con el componente histórico, N. E. Rogers une ambas visiones al referirse a preexistencias ambientales, que confluyen en el ambiente y son de carácter natural – paisajístico y cultural (De Las Rivas, 1992)

Lynch define el lugar desde una noción de identidad, lo explica como el grado que posee un individuo para identificar, reconocer o recordar un sitio, y cómo ese sitio se diferencia de otros lugares (Lynch, 1985) La idea de lugar va más allá de las condiciones naturales, es al mismo tiempo la historia, la memoria, e identidad, tiene que ver con el arraigo, y la necesidad de devolverle al hecho construido el significado, su vinculación con la realidad, con su historia y los lazos con el paisaje.

De lo anterior podemos afirmar que en los cascos se conjugan elementos que le proporcionan una característica de lugar directamente relacionada con el sitio, éstos tienen que ver (generalmente) con la historia, memoria, valores culturales, y los elementos geográficos y ambientales del emplazamiento de la ciudad.

3. Tercer criterio. El diseño urbano, lo relativo a la imagen o forma urbana de la ciudad: sus elementos estructurales.

La imagen de la ciudad y su forma urbana están estructuradas por una serie de elementos que le dan un significado especial determinado por los objetos físicos y perceptibles, el sentido o significado que le dan los individuos, su valor histórico, o bien, por su toponimia (Lynch, 1984), de los cuales ya hemos hecho referencia.

En este caso hablaremos de los elementos físicos que propone Lynch y que están inmersos en el tejido de los cascos y definen su morfología: 'sendas y ejes', 'bordes urbanos', 'barrios', 'nodos' y 'mojones, los cuales se conjugan en la imagen urbana o forma urbana; son piezas claves en el proceso de diseño de la ciudad. A continuación definiremos cada uno de estos elementos:

Las sendas y ejes:

Las sendas son "...los conductores que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas" (Lynch, 1984, p. 62), están definidas por la fachada de las edificaciones; dan la sensación de origen y punto de llegada, permiten la percepción de perspectivas dirigidas a un punto focal o evento; poseen cualidad de dirección, se caracterizan por su continuidad; permiten la comunicación con el corazón de la ciudad; están conformadas por elementos que dan sentido de dirección y distancia (Lynch, 1984)

En los cascos, las sendas (bajo la idea de senda definida por un borde natural), son las vías perimetrales que los bordean, definidas por el borde de un río o accidente natural, y por los cambios temáticos en la estructura del tejido definido por límites construidos. Los ejes, podrán ser las calles que dan la idea de perspectiva y comunican con el centro geométrico de la ciudad; también lo serán las vías de acceso, y aquellas que comunican y cruzan los cascos en sentido norte - sur, este - oeste. En estos cascos, las sendas y ejes serán tratados armonizando elementos como bordes construidos, alturas, aberturas espaciales, eventos, hitos, etc., para producir la imagen de un elemento continuo y unificado.

Bordes o borde urbano:

Son los elementos que definen un espacio determinado, son las referencias laterales, pueden estar definidos por edificaciones prominentes o muros continuos penetrables o impenetrables, o por las riberas de un río, lago o mar, pueden dividir regiones diferentes y mantenerlas comunicadas visualmente; coinciden con las sendas, y constituyen el elemento que las define y le da una característica particular (Lynch, 1984)

Esta visión y definición de borde dada por Lynch, permite utilizar el término borde urbano como respuesta morfológica, volumétrica y espacial a diferentes situaciones urbanas en las soluciones de diseño urbano para áreas de cascos; así podremos identificar el borde urbano de las plazas, calles peatonales y vehiculares (sendas o ejes), el borde urbano del entorno inmediato y los límites del sector, el borde urbano hacia el río, mar o parque urbano, etc.

Barrios o unidades ambientales:

Lynch denomina barrio las zonas de la ciudad que son relativamente grandes, penetrables por el observador, identificables desde el interior y el exterior, con características comunes que los identifica y diferencia unos de otros, pueden ser independientes o estar relacionados entre sí, son elementos básicos en la imagen de la ciudad.

“Las características físicas que determinan los barrios son continuidades temáticas que pueden consistir en una infinita variedad de partes integrantes, como la textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía” (Lynch, 1984, p. 8).

Otros elementos como el ruido, las asociaciones a las tradiciones y las connotaciones sociales, pueden identificar un barrio, sus límites pueden ser definidos, rígidos, precisos o inciertos, los límites muy demarcados, pueden aumentar la tendencia a la separación y fragmentación.

Calvo, Guardia y Lander (1991) utilizan el término unidad ambiental para identificar o definir los barrios, coinciden con Lynch en las características de estas unidades, reconocen como tales: la accesibilidad peatonal; homogeneidad en los grupos sociales; forma urbana; características ambientales: vegetación, exposición, topografía, orientación; relaciones y conexión con otras unidades; la historia y memoria del lugar.

Para el caso de los cascos, dadas sus características físicas y valores intangibles, el término a emplearse corresponderá al de unidad ambiental, de acuerdo con la visión de Lynch, y los estudios de Calvo, Guardia y Lander, y serán clasificadas al considerar aspectos históricos, geográficos, funcionales, el parcelado, el tejido, espacio, forma, y agrupaciones sociales.

Nodos, lugares singulares o eventos:

Los nodos "...son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina..." (Lynch, 1984, P.p. 62-63), pueden ser una confluencia de sendas, el lugar de una pausa del transporte, estaciones de tren, etc. Existe otro tipo de nodos con una característica de concentración temática conformado por elementos urbanos como plazas acompañadas de edificios importantes, un parque o conjunto de edificios, un lugar comercial, etc., pueden dar idea de ubicación, sentido de dirección o de perspectiva hacia el centro de la ciudad.

De Las Rivas los define como lugares singulares que permiten describir un sitio, y los concibe como lugares donde se producen rupturas, articulaciones, fragmentos, vacíos, etc., y como espacios intersticiales producto del desarrollo de la ciudad (De Las Rivas, 1992) Calvo, Guardia y Lander (1991) hablan de eventos construidos, al referirse a los elementos patrimoniales de valor arquitectónico, histórico y coral.

Para el caso de los cascos tradicionales, hablaremos de eventos urbanos y de eventos urbanos existentes y propuestos, para darles una clasificación de acuerdo con las características de cada lugar, y considerando las posturas presentadas.

Los mojones, hitos o elementos referenciales:

"Los mojones, son puntos de referencia que se consideran exteriores al observador, constituyen elementos físicos simples que en escala pueden variar considerablemente (...) un edificio, una señal, una tienda o una montaña" (Lynch, 1984, P.p. 63-98)

Los mojones son puntos de referencia debido a su característica singular en el contexto; poseen una forma nítida en el espacio urbano, son identificables por su altura, uso, valor histórico, por sus dimensiones, etc., (Lynch, 1984) En ocasiones no están familiarizados con su entorno, por lo que no proporcionan sentido de orientación y ubicación; cobran fuerza cuando corresponden a una secuencia armónica de hechos sucesivos, para facilitar su reconocimiento y el recuerdo en el observador (Lynch, 1984)

Calvo, Guardia y Lander (1991) hablan de elementos referenciales clasificados como: hitos funcionales, hitos visuales, e hitos testimoniales, los elementos como los lugares o construcciones fácilmente identificables, lo que no implica que no sean susceptibles a la obsolescencia. En el Plan Especial del Área Central de Santa Teresa del Tuy, son denominados hitos definiéndolos como: "...elementos representativos con valores físicos o abstractos que le confieren carácter y relevancia; los hitos identifican un sector, guían y ubican al peatón dentro de la trama..." (Mindur/Minfra, 1994, p. 6) Para el estudio de los cascos, considerando su realidad, hablaremos de hitos existentes y propuestos.

4. Cuarto criterio. El espacio público, de la red de espacios públicos.

El cuarto criterio se plantea con cuatro elementos esenciales: el espacio público y la red de espacios públicos; la renovación del espacio público de reunión existente; la vía vehicular como espacio público: movilidad y modernidad urbana; y una estructura jerárquica de calles y avenidas.

El espacio público y la red de espacios públicos:

El sentido del espacio público en los cascos está presente en la plaza y la calle, ambos poseen características de recinto definido por fachadas continuas y homogéneas; la calle ofrece la sensación de perspectiva, y de estar en corredores a escala urbana; estas características en las últimas seis décadas del siglo XX y en el actual, han sido desvirtuadas con la inserción de edificaciones que responden a otro orden de ciudad.

Para Samper el "Recinto Urbano es un espacio público configurado por arquitecturas (...) a la escala del hombre" (Samper, 1997, p, 123) Considera la expresión espacio público, un concepto representativo de cualquier espacio existente en la ciudad que no define la idea de recinto, de espacio que humaniza; la calle -elemento transformado por la ciudad moderna- constituye una pieza importante como espacio público dentro de la red, por lo que necesita ser definido por sus bordes; definir los espacios perdidos de los que habla Trancik en su libro *Finding Lost Space: Teories of urban design*, y que representan oportunidades de diseño urbano, bien sea, para la redefinición del espacio público, para la creación de nuevos espacios públicos, o para la inserción de nuevas edificaciones.

La proyectación de la ciudad debe estar basada en un planteamiento que le de estructura de conjunto, donde se enfatice la concepción de nuevos espacios públicos y la recualificación de los existentes, definidos por una arquitectura urbana que dialogue con el pasado, que se ajuste, tal como lo afirma Krier "al orden global y que ofrezca (...) una respuesta formal a patrones espaciales existentes (...) Cinco mil años de historia urbana muestran que las complejas estructuras de calle y plaza son necesarias como zonas de comunicación y centros de identidad.." (Krier, en Samper, 1997, p. 162)

Es preciso reconocer la importancia del sitio, para vincular pasado y futuro, unir y relacionar la ciudad mediante la integración, reciclaje y creación de nuevos usos, rehabilitar el espacio público existente, y crear nuevos espacios basados en una continuidad espacial y en una red de espacios públicos claramente definida.

La red de espacios públicos constituye la imagen global del espacio urbano, es el vacío por donde fluyen las relaciones de la ciudad; es el resultado del diseño de una imagen de ciudad y no del residuo de edificios diseñados e implantados aisladamente, o de una ciudad diseñada por retazos inconexos o piezas fragmentadas. Para que exista esta red, debe constituir el recorrido, el tránsito, la secuencia espacial y volumétrica, la interconexión de actividades, la conexión e interrelación de los diferentes y más remotos sectores y elementos estructurales de la ciudad, la conservación y exaltación de la identidad, y la renovación del hecho de vivir la ciudad. La red de espacios públicos será una pieza clave en la intervención urbana en áreas de cascos, vista como una totalidad que humanizará, interrelacionará e integrará funcional y espacialmente los diferentes elementos que conforman el tejido urbano.

La renovación del espacio público de reunión existente:

Las plazas como espacio público de reunión en los cascos, representan una parte de su patrimonio histórico o modesto, en virtud de su valor histórico, cultural, por el sentido de permanencia y apropiación comunitaria, y por ser uno de los elementos estructurales del tejido urbano; es un lugar donde se producen encuentros, desencuentros y la socialización, es parte de la vida urbana y del sentido comunitario, lo que hace indispensable acometer acciones encaminadas a rescatar su imagen urbana, mejorar su entorno y su accesibilidad para conectarlas a la red de espacios públicos.

La vía vehicular como espacio público: movilidad y modernidad urbana:

En las últimas cinco o seis décadas del siglo XX, nuestras ciudades se desarrollaron bajo la influencia del movimiento moderno (aún vigente, cuestionado por muchos y revalorizado por otros en el siglo actual); los planes de desarrollo y los instrumentos de regulación, ajenos a la realidad urbana y con ideas de sustitución de los viejos esquemas de ciudad por los postulados del urbanismo modernismo, garantizaron la implantación del nuevo ideario.

La morfología urbana empezó a cambiar con la inserción de volúmenes sueltos; y la visión de un espacio público sin barreras, libres e infinitos. El tejido urbano empezó su desmembramiento con los planes de ensanche vial debido a la necesidad de circular en automóvil, y al concepto de modernización de la ciudad venezolana, visualizada como la exaltación del desarrollo vial. El auge que adquirió la incursión del automóvil y las grandes vías, que exacerbó la separación del peatón y el vehículo, hizo que este hecho cobrara más fuerza, convirtiéndose en una especie de moda, logrando ser el "eje y motor de la nueva ciudad, convirtiéndose en uno de sus símbolos", (Marcano, 1998, p. 89)

La vialidad vehicular fue y es el elemento principal de nuestras ciudades, con un fuerte desarrollo en contraposición a la vialidad peatonal, por lo que la movilidad peatonal ha pasado a ser un problema, de ese modo, el colapso vehicular está presente y ejerce un dominio sobre la mayoría de las ciudades venezolanas, principalmente en nuestros cascos, "...la opción para que los ciudadanos se relacionen por medio de la calle y el espacio público es cada vez más difícil (...) y genera no sólo un desconocimiento de la ciudad, sino, lo que es peor, un desarraigo. Esta es la razón por la que cada vez es más difícil hablar de memoria urbana o de espacio público" (Revista Escala, 1997, p. 3)

La vialidad vehicular, entendida como elemento estructural, debe considerarse como un espacio público en la noción de lugar y recinto, conductor hacia los diferentes elementos que componen el espacio urbano. La solución al problema vial pudiera partir de una estructura jerárquica de calles, que esté en armonía con los elementos existentes y propuestos que conforman el tejido de la ciudad, para lograr el diálogo pasado y presente; permitir los flujos; proporcionar el acceso, el recorrido y la conjugación con el peatón; proporcionar la percepción e imaginabilidad de la ciudad mediante la conexión de los diferentes y más remotos sectores de la estructura

urbana; rescatar el arraigo, la memoria, el carácter del espacio público; y lograr el sentido de la red de espacios públicos.

La intervención vial en los cascos, precisa ser tratada con sutileza, la posible ampliación de vías deberá ser propuesta como un logro en el tiempo (no como acciones inmediatas de devastación de diversos sectores) mediante la aplicación de instrumentos reguladores provenientes de proyectos de diseño urbano destinados al área de cascos.

Una estructura jerárquica de calles y avenidas:

En los cascos, las vías vehiculares deben ser rescatadas y redefinido su rol de espacio público, para devolverle la cualidad de recinto, de lugar de recorrido, encuentro, percepción y observación de las situaciones urbanas dadas por la morfología, la convivencia, la vida urbana, la actividad diaria, la identificación de la gente con el lugar, el reencuentro con la historia y la preexistencia de la memoria.

La estructura jerárquica de vías, supone pensar en lo funcional, en la morfología y en el espacio público; proporcionarles un carácter urbano particular, donde elementos como bordes, escala, arborización, tipología edificatoria, actividades, espacios públicos de reunión, eventos, hitos, etc., a la par del planteamiento del transporte público, permitirá resolver los problemas funcionales y espaciales que presentan los cascos en su sistema vial.

5. Quinto criterio. Hacia la reactivación de la vida urbana del casco: el centro urbano.

Los cascos son zonas con características de centralidad, en ellos se producen las actividades más importantes de la ciudad, que en muchos casos, pueden estar distribuidas de una forma desproporcionada y desigual, por lo que pueden albergar zonas deprimidas; representan el centro de servicios de la ciudad, con una fuerte incidencia de usos comerciales de todo tipo con relación al uso residencial, traducidos en una vida urbana conflictiva durante el día y prácticamente nula durante la noche.

Las acciones a ser acometidas en los cascos, estarán focalizadas hacia la devolución de la vida urbana mediante la recualificación del espacio público, la creación de espacios públicos de reunión, y de una red de espacios públicos, el establecimiento de mecanismos para el retorno

de la vivienda, la reactivación económica mediante la diversidad de usos, la creación de fuentes de empleo, y la conectividad y accesibilidad a estas centralidades.

Los proyectos urbanos deben “plantear la competitividad teniendo en cuenta la formación de recursos humanos, la generación de empleo y la sostenibilidad del territorio (...) Diseñar proyectos urbanos que, más allá de su función específica, favorezcan la articulación del territorio y la mixtura social de los lugares” (Borja, 1997, P.p. 101-102)

En resumen, se debe llevar al casco de la vida comercial a la vida urbana plena; de la depresión a la diversidad de usos, para convertirlo en un centro urbano, un lugar de la acción social, de reencuentros con el pasado, de memoria, y de valoración del presente.

6. Sexto criterio. El acercamiento a una nueva ordenanza.

El modelo moderno de ciudad que comenzó a regir en Venezuela hacia finales de 1940, fue cristalizado con la ordenanza de zonificación, basada en los esquemas modernos de planificación, con una visión funcional - bidimensional de la organización de la ciudad.

Ese modelo produjo una ruptura con los esquemas tradicionales de ciudad al adoptar el enfoque modernista basado en la segregación de actividades, la visión cuantitativa de lo construible, el crecimiento urbano donde se estimula el desarrollo de las vías vehiculares, y un desarrollo del parcelario promovido por la relación tamaño de parcela y su potencial de desarrollo, el espacio público supeditado al desarrollo del parcelario en edificaciones aisladas, se convirtió en el residuo de lo construido, un espacio libre, sin barreras e infinito.

Ahora bien, el enfoque de un nuevo instrumento debería partir de una visión morfológica, y considerar los elementos y particularidades que constituyen la ciudad y conforman un todo; debe también estar basado en una visión pragmática del hecho urbano, al considerar el potencial económico de la ciudad, su desarrollo económico y social, el proceso de gestión, bajo el principio de un desarrollo global y sostenido del territorio que garantice la generación de empleo, la formación de recursos humanos, la conexión de los territorios y la diversidad e interrelación de los grupos sociales.

Marcano al clasificar las tipología de tejidos que caracterizan las ciudades venezolanas: áreas de cascos, de barrios, polígonos vacíos, y de extensión pone en evidencia la necesidad de reconocer esa diversidad para la creación de mecanismos de aproximación a las distintas formas y tejidos presentes en nuestras ciudades, para él, "la diversidad de tipologías de tejidos urbanos obligará al desarrollo de diferentes tipos de ordenanzas que necesariamente deberán estar muy bien coordinadas entre sí" (Marcano, 1998, p. 95)

7. Séptimo criterio. La gestión urbana y la participación: el plan de gestión en la ejecución del plan de revitalización.

"...Las ciudades como actores sociales no se confunden con el gobierno local, pero obviamente lo incluyen. La ciudad se expresa mejor como actor social en la medida que realiza una articulación entre administraciones públicas (...) agentes económicos públicos y privados, organizaciones sociales y cívicas, sectores intelectuales y profesionales y medios de comunicación social" (Borja/Castells, 1996, p. 109)

La importancia de la gestión urbana radica en la garantía que otorga para el éxito de los planes y proyectos urbanos, de este modo, el proyecto de gestión puede significar la diferencia entre la consecución de un plan, o el rechazo y olvido del mismo.

Marcano considera tres aspectos importantes en la intervención urbana de los cascos: la revalorización y el rescate del espacio comunitario; la gestión urbana; y la evaluación económica y financiera de los diferentes proyectos urbanos (Marcano, 1994). A esto debemos sumar: la visualización de la crisis ante la globalización de la economía y la comunicación; el apoyo de la autoridad local establecida y fortalecida; la visión concertada de los actores, focalizados en la transformación urbana, económica, social y cultural.

El plan estratégico ha servido de brazo ejecutor en la renovación de ciudades europeas para adecuarse a los requerimientos de la economía global, y alcanzar un nivel de competitividad internacional, como el caso de Birmingham, Amsterdam o Lyon, con el apoyo y organización de sus autoridades locales en la puesta en marcha de sus planes. Otras ciudades como Barcelona, como sede de los Juegos Olímpicos de 1992, y Lisboa mediante la capitalidad cultural en 1994 y la preparación de la Exposición Universal en 1988, lograron la puesta en marcha de sus planes

estratégicos, con la participación de autoridades locales y diversos actores, apoyados en intereses comunes concertados.

Borja y Castells afirman que.

“...probablemente, cuestiones decisivas que deben afrontar hoy las ciudades latinoamericanas pueden abordarse y resolverse con los actores urbanos: concertación entre agentes públicos y privados, creación de centralidades y de espacios públicos cualificados, reconstrucción de la cultura cívica, reforma político-administrativa para hacer más eficientes y participativos los gobiernos locales y sobre todo modernización de la infraestructura urbana” (Borja/Castells, 1996, p. 113)

En Venezuela, las políticas de descentralización le han otorgado a los gobiernos locales fortaleza económica y política; frente a esta situación, y el fortalecimiento de la participación comunitaria podemos pensar en el rol significativo de los agentes privados, públicos, políticos y las comunidades en el plan de gestión o el plan estratégico; éste es un momento importante para las ciudades en lo que respecta a la proposición de un plan de gestión basado en un proyecto de diseño urbano gestado bajo dos elementos esenciales: la consulta y la participación de los diferentes actores que ubique cada ciudad en el contexto territorial, y su casco tradicional como punto de partida, dentro de los requerimientos de su crecimiento económico y competitividad regional y nacional.

El desarrollo de un plan de gestión debe estar basado en un proyecto de diseño urbano que cubra las diferentes acciones, prioridades, entes involucrados en la ejecución, los proyectos a contratar, las fuentes de financiamiento, el costo de cada acción lo que será la base fundamental para la ejecución y puesta en marcha de un proyecto de ciudad, que permita la concertación de entes y organismos públicos y privados, nacionales e internacionales, y los actores urbanos, principalmente, la comunidad, donde el gobierno local será el principal gerente en la ejecución de un plan de gestión como estrategia para la ejecución del proyecto, donde estará definido el rol del gobierno local.

A modo de conclusión:

Nuestro propósito ha sido presentar una manera para aproximarnos a la intervención morfológica y funcional en los cascos tradicionales e históricos, mediante un proceso reflexivo, teórico-práctico focalizado a la solución del problema urbano. Los criterios teóricos formulados, podría ser uno de muchos caminos a seguir para asumir la intervención urbana en áreas de cascos, una opción que permitirá conocer y comprender la naturaleza e importancia de estos sectores de la ciudad, exaltar sus valores, identificar sus problemas y potencialidades, estudiar sus procesos históricos, y proponer soluciones que respeten su esencia y sus valores tangibles e intangibles.

La importancia del estudio realizado radica en la investigación teórica presentada como una reflexión en el proceso de diseño, y en su comprobación y verificación en el Plan de revitalización del casco tradicional de Santa Teresa del Tuy, y en el área urbana del Plan especial de revitalización de la Reurbanización El Silencio, en Caracas. En ambos, se garantizó el cumplimiento de los objetivos, propósitos y alcances, además de la culminación de cada etapa en el tiempo estimado. El éxito logrado radicó en la metodología para aproximarnos al lugar y elaborar las propuestas, y en la consulta y participación de distintos entes y de la comunidad.

Esperamos expandir la brecha para la discusión sobre el tema referido a los cascos de las ciudades latinoamericanas, especialmente el caso venezolano, a objeto de que podamos encontrar la razón de ser de nuestras ciudades, y sus ciudadanos, para abrir caminos propios, y así, plantear soluciones que respeten y respondan a la naturaleza, emplazamiento, cultura, identidad y momento histórico de nuestras áreas centrales.

Bibliografía

1. BENCOMO, Y., (2002), Santa Teresa del Tuy: rescate y revitalización del casco tradicional y su entorno inmediato. Trabajo de Grado. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
2. MARCANO, F. (1994). Cascos Urbanos: Espacio de Reflexión. Los Cascos de Chacao, Baruta y el Hatillo. *URBANA*, 1/2, 14/15, 121-134.

3. GUTIÉRREZ, R. (1990). Introducción: Testimonios de una identidad cultural. Centros Históricos, América Latina. Testimonios de una identidad cultural. X, 14-24. Colombia: Escala.
4. GUTMAN, M. (1992). Centros Históricos y Política Urbana. *Medio Ambiente y Urbanización*, 38, 2.
5. CALVO, A. & GUARDIA, O. & LANDER, R. (1991) Trabajo de Ascenso. Plan Parroquial de Ordenamiento Urbano de Santa Rosalía Sector Sur. Municipio Libertador. Caracas: UCV.
6. GUTMAN, M. & HARDOY, E. (1992) Encarando los problemas ambientales. *Medio Ambiente y Urbanización*, 38, 3-15.
7. MOGOLLÓN, L (1999). El Plan Especial de Ordenamiento y Revitalización del Casco Central de San Cristóbal. Una aproximación morfológica. San Cristóbal. Trabajo de Grado. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
8. WAISMAN, M. (1992). El Patrimonio Modesto. Bogotá: Escala Ldt
9. DE LAS RIVAS, J. (1992). El espacio como lugar, sobre la naturaleza de la forma urbana. España: Universidad de Valladolid. Secretariado de Publicaciones.
10. LYNCH, K. (1985). La buena forma de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili S.A.
11. LYNCH, K. (1984). La imagen de la ciudad. México: Gustavo Gili S.A.
12. Santa Teresa del Tuy. Plan Especial del Área Central, Municipio Independencia. Estado Miranda. (1994). Caracas: Ministerio del Desarrollo Urbano MINDUR (MINFRA)
13. SAMPER, G. (1997). Recinto Urbano, la humanización de la ciudad. Bogotá: Escala Ldt.
14. TRANCIK, R. (1986). Finding Lost Space – Theories or Urban Desing.
15. MARCANO, F. (1998). Ciudad y Modernidad: Balance frente al próximo milenio. La experiencia urbana venezolana. *URBANA*, 3, 22, 89-98.
16. Revista ESCALA (1997), 176.
17. BORJA, J. (1997). Reflexiones: Modas, modismos y modernizaciones de las políticas urbanas, *URBANA*, 2, 20, 100-109.
18. BORJA, J. & Castells, M. (1996). Local y Global, la gestión de las ciudades en la era de la información. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.