

# TRANSFORMACIONES ESPACIALES EN EL CORREDOR DE LA LINEA 1 DEL METRO DE CARACAS, VENEZUELA

Autor: Ana Semeco Mora

Institución: Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela Apart. 4455, Caracas 1010-A, Venezuela. Telf. 02-6629032.

## INTRODUCCIÓN

La función primordial de un sistema de vialidad y transporte urbano es la de facilitar el acceso a la población, tanto a los lugares de empleo (producción) como a los centros donde se satisfacen sus necesidades básicas de subsistencia (consumo).

En este sentido, el movimiento de personas de una ciudad condiciona y es condicionada por la organización de las actividades en el espacio urbano. Así mismo, la distribución de los usos de la tierra en la ciudad determinará los patrones de generación de viajes, su volumen y selección entre los distintos modos de transporte.

Cuando las ciudades crecen sin ningún tipo de control y en forma acelerada, la misma complejidad, tamaño y forma de organización espacial, hacen que el problema de accesibilidad se vuelva crítico para la mayoría de sus habitantes, en función de costo y tiempo, aspectos que afectan básicamente los niveles de calidad de vida.

Dado que, la vialidad y el transporte son elementos estrechamente interrelacionados con la formación con los patrones de ocupación espacial (uso de la tierra), no pueden ser analizados aisladamente, de ahí que para estudiar los efectos produce en el otro, hay que evaluarlos, en forma integral.

La presente ponencia se refiere al análisis de los efectos espaciales, que la puesta en servicio de un medio de transporte masivo tipo, metro, ha producido a lo largo de sus corredor, como es en el caso del Metro Caracas.

En ese caso particular, la movilidad peatonal que se produce en el área de influencia de sus estaciones, propicia las interrelaciones socio-espaciales que conllevan una reordenación de las actividades que venían desarrollándose en el lugar. Así, puede decirse que con el Metro, Caracas se ha ido recuperando parte de la capacidad que había perdido como "morada del hombre".

## LA CIUDAD

Caracas es una ciudad emplazada en un valle estrecho (27 Km. de largo por 13 de ancho), con la orientación Este-Oeste, de formación relativamente reciente y de carácter sedimentario. Su estructura ha estado, desde su fundación, sometida a constantes cambios por su dinamismo en las relaciones políticas,

sociales y económicas de su país y por su función como centro importante de servicios.

Además de ser la Capital de la República, su desmesurado ritmo de crecimiento, la ha convertido en metrópolis nacional. En 1950 fue necesaria una reordenación jurídica del espacio, pues había rebasado límites político-administrativos de sus territorios contiguos, creándose a tal efecto del Área Metropolitana de Caracas (AMC) conformada por del Departamento Libertador del Distrito Federal y el Distrito del Sucre del Estado de Miranda, sin embargo, este límite ha ido progresivamente ampliándose, pues la fuerza urbanizadora de Caracas rebasa cualquier línea que trate de precisario.

En 1972 con la creación de la zona Protectora del AMC y visto el crecimiento de la ciudad hacia el distrito Guaicaipuro del Estado Miranda, se decide nuevamente extender los límites desde el Parque Nacional El Ávila al Norte hasta el límite interno de la zona protectora al Sur, quedando dentro del Área Metropolitana de Caracas de los centros poblados de Los Teques, San Pedro, Carrizal, San Antonio y San Diego que por lo demás son parte activa del funcionamiento de esta gran urbe.

### **El transporte en Caracas**

Hasta la década del 50, Caracas era considerada una ciudad peatonal, condición que ha ido modificando hasta convertirse en una ciudad de absoluta dependencia del automóvil. Aquí es importante resaltar el papel que juega el Estado como incentivador tácito de ciertas formas de comportamiento social. Pues gran parte de las inversiones del sector público estuvieron orientadas a los servicios de infraestructura de transporte principalmente a la construcción de vías.

En el período de 1960-1973 las inversiones públicas a nivel nacional en este renglón fueron del orden del 49.9% y para Caracas del 42.1% en contraposición al sector salud por ejemplo, cuya asignación fue del 3.2% y 4.9 respectivamente (1). A esto se le agrega la política de Sustitución de Importaciones (inicios de la década del 60) la cual favoreció la instalación de ensambladoras de vehículos, produciéndose una significativa oferta de los mismos, que añadió a la ausencia de una política afectiva de transporte público hizo que se produjera una considerable demanda de automóviles particulares por parte de la población, conformando el exagerado parque automotor que caracteriza esta ciudad, la cual entra en franca contradicción con el precario sistema de transporte colectivo.

En 1950 el número de vehículos era de aproximadamente unas 56 000 unidades, para 1955 ascendió a 100 000. A mediados de la década del 60 sobrepasaba los 200 000, hasta tener en la actualidad uno 700 000 vehículos particulares sin contar los de transporte de pasajeros (2).

En consecuencia, la estructura interna de la ciudad fue transformada por imponentes autopistas intraurbanas que propiciaron el desarrollo de urbanizaciones en la periferia, al tiempo que segregaban importantes sectores

del centro tradicional. Pues este se revalorizaba como área comercial (capacidad que había perdido por el congestionamiento de tránsito), y se colocaba como oferta para el desarrollo de las actividades terciarias, nueva función asignada a la ciudad (3). Sin embargo, a pesar de la moderna red de autopistas, algunas de dos pisos, y de todas las medias de regulación que se han impuesto, el problema del tránsito en Caracas persiste, pues es la causa principal ha sido la falta de un sistema eficiente de transporte público.

Hoy, el AMC pasa de los pasa de los cuatro millones de habitantes, hecho que ha tenido severas repercusiones de su organización espacial y en su funcionamiento, reflejándose principalmente en el deterioro de los servicios públicos donde el transporte surge como uno de los principales males que aqueja a la ciudad.

## **EL METRO COMO SOLUCION AL PROBLEMA DE TRANSPORTE**

El crecimiento de la ciudad, tanto hacia sus escasas áreas de expansión como hacia su propio centro, se ha expresado en altas densidades y en la saturación de sus principales corredores viales, lo cual se ha traducido en elevados costos horas/hombre, pagados por la fuerza de trabajo que se desplaza diariamente a través de largas “colas de tránsito” para llegar a sus sitios de empleo. Es decir, la ciudad llegó a niveles críticos de movilidad interna, creando la necesidad de dotar a Caracas de un sistema de transporte rápido que coadyuvara a la solución del problema del transporte.

La bonanza económica de 1973, producto del “boom” petrolero, permitió que se reactivara el proyecto de la construcción de un transporte masivo tipo Metro para Caracas. Es así como en el año de 1975 se inicia la construcción del Metro, pensada desde 1939 y proyectada desde 1963. El primer tramo de la línea 1 del Metro de Caracas fue inaugurado oficialmente, el 2 de Enero de 1983.

Con la atracción del Metro se trataría se resolver los problemas de congestionamiento de tránsito y con ello nuevamente la relalorización del casco central, como espacio clave para el desarrollo de las principales actividades urbanas y el incremento de la interacción socio-espacial entre los lugares de la ciudad.

## **EFFECTOS ESPACIALES EN EL COREEDOPR DEL METRO**

La configuración de la red del Metro la constituyen tres líneas: La línea1 atraviesa la ciudad de Oeste a Este, a lo largo del eje del Valle del río Guaire (parcialmente construida), esta línea es principal y coincide con el corredor más dinámico de la ciudad, tanto desde el punto de vista poblacional como de las actividades. La línea 2 corre la ciudad del Suroeste al Centro (totalmente construida) y la línea 3 que irá del Sur al Centro (aún en proyecto).

El área objeto de nuestro análisis es la correspondiente a los dos primeros tramos de línea 1 en funcionamiento desde 1983, recorriendo desde Catia,

pasa por el Casco Central y los centros secundarios de Plaza Venezuela y Sabana Grande hasta Cacaïto.

A lo largo de este corredor (Catia a Cacaïto) se viene produciendo desde finales de la década pasada –coincidiendo con los trabajos de construcción del Metro- un importante proceso de cambio de los patrones de uso de la tierra, así como en las densidades de ocupación, expresada en un uso intensivo del espacio. Si bien es cierto que esos cambios no pueden ser atribuidos exclusivamente a efectos directos del Metro, no es menos cierto que la puesta en marcha de este sistema de transporte ha favorecido la ocurrencia de los mismos.

Puede decirse, que los efectos espaciales, no han sido homogéneos en todo el corredor, por tanto, para su análisis el área ha sido dividida en dos grandes sectores. Uno al Oeste, caracterizado por su poco dinamismo; lo conforman en área de influencia de seis estaciones (Propatria, Pérez Bonalde, Plaza Sucre, Gato Negro, Agua Salud y, Caño Amarillo). En este tramo los cambios han sido básicamente de remodelación de fachadas de las edificaciones y reestructuración de la vialidad.

En otro, es el sector Este y lo conforman las ocho estaciones restantes de este tramo de la Línea 1, que va desde la estación Capitolio en el Centro Histórico de la ciudad, hasta Cacaïto, otro de los centros secundarios que sirven a la ciudad. Aquí la dinámica espacial se presenta totalmente opuesta a la descrita anteriormente, pues esta parte si ha estado y esta siendo sometida a constantes cambios, que bien podría pensarse atienden a un proceso de renovación del espacio, inducido por el Metro.

### **Sector oeste**

Las acciones más importantes en este sector han estado a cargo del Estado a través de CAMETRO y del Centro Simón Bolívar (CSB) agencia tradicional de renovación, quienes desarrollaron algunos proyectos de edificaciones de usos mixtos (residencia, comercio y oficina), en terrenos adquiridos por el Estado como parte de programa de expropiación para la construcción del Metro. Las renovaciones de tipo privada son puntuales y puede decirse que de poca significación.

Así mismo, entre las construcciones más importantes se encuentra el Patio de Operaciones del Metro y la estación terminal Propatria, para lo cual fue expropiada una extensa área, que al igual que para la construcción de muchas de las estaciones fue una práctica necesaria: pues en el caso de este sector Oeste la tierra estaba subdividida en micro-parcelas, siendo la mayoría propiedad privada. Otro efecto importante es el acondicionamiento de un boulevard en uno de los principales corredores comerciales, lo cual no implicó expropiación, pero si sugirió la remodelación de las fachadas de las edificaciones. Otro hecho importante es la construcción de un parque metropolitano, el Parque del Oeste, único en el área, con lo cual puede decirse que se le devuelve a la ciudad, pero principalmente a este sector, algunas de

sus áreas de esparcimiento arrebatadas por el desenfrenado crecimiento urbano.

En conclusión, puede decirse que este moderado proceso de cambio, en esta parte del corredor, se debe probablemente a que nunca ha sido un área de “prestigio” para el desarrollo de viviendas de clase media alta ni para oficinas y comercios de lujo, pues una de las partes de la ciudad que tradicionalmente ha albergado sectores populares y pequeños comercios de servicio local (4).

Por otro lado, está la tenencia de la tierra que bien puede ser otra de las causas, del retardo de los cambios, pues gran parte de los terrenos son propiedad del INAVI (Instituto Nacional de la Vivienda), el resto lo constituye una estructura de microparcels privadas cuyos propietarios además de ser los dueños de los comercios tienen su vivienda en la misma edificación, resultando un tanto difícil la integración de parcelas para desarrollar grandes operaciones inmobiliarias por parte de particulares. En cuanto a los terrenos que fueron expropiados por el Metro, éstos pasaron a ser del Centro Simón Bolívar, organismo encargado de la ejecución de las principales operaciones inmobiliarias que se lleven a cabo en el sector. A pesar de las restricciones señaladas, el área presenta un gran potencial de desarrollo y puede pensarse que el Estado a través del Centro Simón Bolívar y el Inavi, este considerando desarrollar los terrenos de su propiedad; más aún si se toma en cuenta la “escasez” de tierra para la construcción de viviendas de interés social que existe en la ciudad (5).

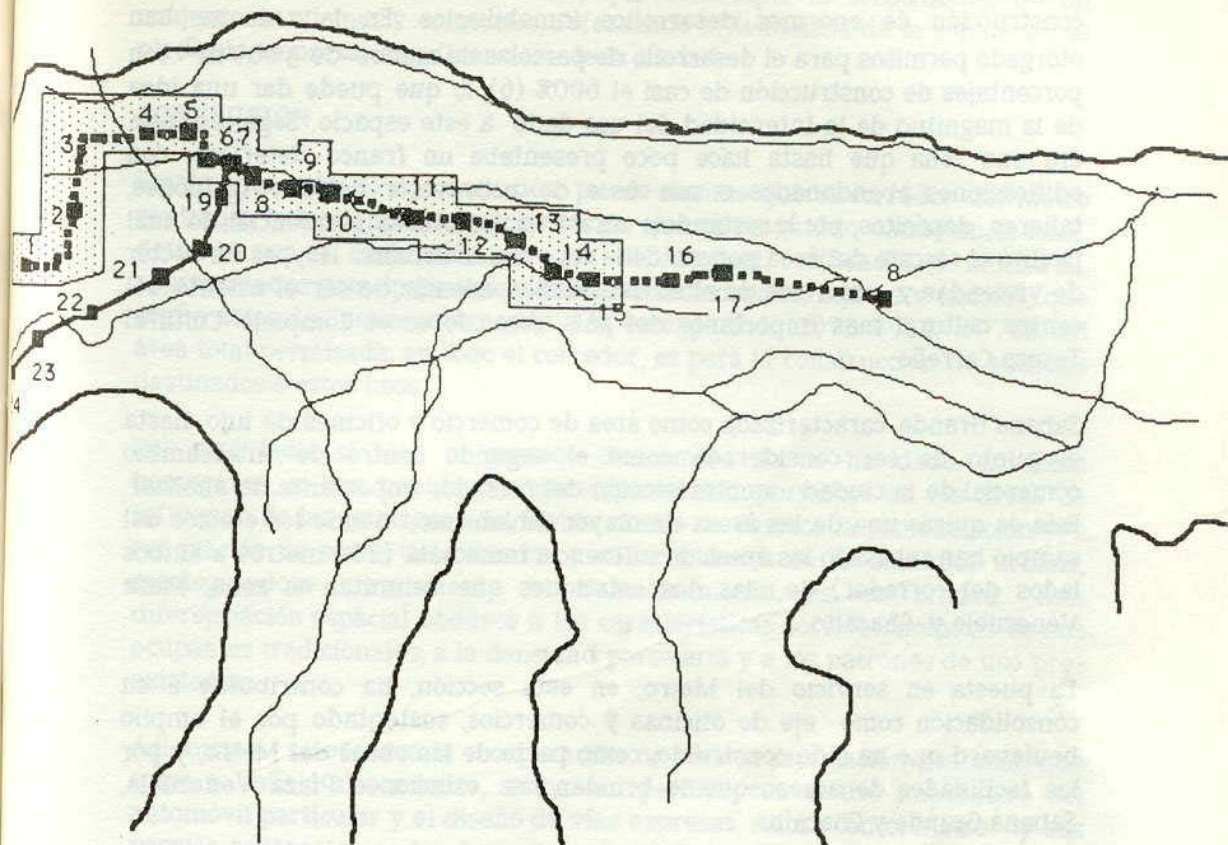
### **Sector este**

En esta sección del corredor se localizan dos núcleos importantes: el casco central y un área de “prestigio” comercial por excelencia, Sabana Grande.

El Casco Central ha ido recuperando su capacidad de área centralizadora de las principales actividades institucionales, financieras y de servicio metropolitano, perdida básicamente por el congestionamiento de tránsito. Esta situación de alguna manera habría propiciado la salida de altas gerencias del centro hacia modernas oficinas instaladas en el Este de la ciudad (zona de gran “prestigio”). Hoy se ve en el área central, como han sido transformadas las viejas edificaciones bancarias en modernas torres, convirtiendo a este sector el principal centro financiero de Caracas.

Con anterioridad a la puerta en marcha de este nuevo medio de transporte, se venía dando en los alrededores del área central un proceso de renovación urbana, donde eran cambiadas las viejas casas unifamiliares por elevadas torres de apartamentos para la población de clase media. Este proceso se ha ido acelerando y extendiendo debido a que, como son desarrollos básicamente de iniciativa privada, se sienten atraídos por la alta rentabilidad que ofrecen las actividades que tienden a localizarse en el sector y por los beneficios que brinda la nueva accesibilidad. Las operaciones del sector público son escasas, puede decirse que la única importante es la construcción del Parque José María Vargas en terrenos adyacentes a la Av. Bolívar, principal arteria vial del sector y de gran importancia para la ciudad.

## CORREDOR DEL METRO DE CARACAS



### LEYENDA


#### LÍNEAS Y ESTACIONES:


##### Línea 1


- |                    |                          |
|--------------------|--------------------------|
| 1 Propatria        | 11 Bellas Artes          |
| 2 Pérez Bonalde    | 12 Colegio de Ingenieros |
| 3 Plaza Sucre      | 13 Plaza Venezuela       |
| 4 Gato Negro       | 14 Sabana Grande         |
| 5 Agua Salud       | 15 Chacaito              |
| 6 Caño Amarillo    | 16 Chacao                |
| 7 El Silencio      | 17 Altamira              |
| 8 Capitolio        | 18 Parque del Este       |
| 9 La Hoyada        | 19 Dos Caminos           |
| 10 Parque Carabobo |                          |


##### Línea 2

- |               |
|---------------|
| 20 Capuchinos |
| 21 Maternidad |
| 22 Artigas    |
| 23 La Paz     |
| 24 La Yaguara |
| 25 Antimano   |

 Area de Estudio

 Límite Estim. del AMC

 Vialidad Principal

 Estaciones

En otra sección del corredor, específicamente en el área de influencia de las estaciones Parque Carabobo y Bellas Artes, se ha llevado a cabo el proceso de renovación urbana privada más importante a lo largo del corredor; dado por dos procesos fundamentales: primero, una integración progresiva de parcelas, hasta convertirse en grandes reservas de tierra para la construcción de enormes desarrollos inmobiliarios. En la zona se han otorgado permisos para el desarrollo de parcelas de menos de 3 000 m<sup>2</sup>, con porcentajes de construcción de casi 600% (6), o que puede dar una idea de la magnitud de la intensidad del

uso dado a este espacio. Segundo, ésta era una zona que hasta hace poco presentaba un franco deterioro, con edificaciones abandonadas o con usos de poco valor estético (galpones, talleres, depósitos, etc.), restándole atractivo como área residencial, lo cual facilitó el rescate del área por vía de la renovación urbana. Hoy, es un sector de viviendas y comercios de altas densidades, además de ser el asiento del centro cultural más importante del país, como lo es el Complejo Cultural Teresa Carreño.

Sabana Grande, caracterizada como área de comercio y oficinas de lujo, hasta el punto de ser considerada como el segundo centro de intercambio comercial de la ciudad, es otra sección del corredor importante de analizar. Esta es quizás una de las áreas de mayor dinamismo, donde los efectos del cambio han rebasado las áreas de influencia inmediata (200 metros a ambos lados del corredor) de las dos estaciones que delimitan la zona, Plaza Venezuela y Chacaíto.

La puesta en servicio del Metro, en esta sección, ha contribuido a su consolidación como eje de oficinas y comercios, sustentado por el amplio boulevard que ha sido construido, como parte de las obras del Metro, y por las facilidades de acceso que le brindan las estaciones Plaza Venezuela, Sabana Grande y Cacaíto.

Los efectos espaciales pueden sintetizarse de la siguiente manera: en primer lugar ha habido un proceso de transformación, donde las viejas edificaciones están siendo remodeladas, unas solo en sus fachadas, otras cambiando completamente la estructura del edificio, generalmente para uno de mayor densidad.

En segundo lugar, están los cambios de uso acompañados de densificación del espacio (el uso residencial unifamiliar, cambiado a multifamiliar, comercial o a usos mixtos, en la mayoría de los casos). El 99% del área permitida desde 1978 a 1984 en esta zona, ha sido para la construcción de edificios de oficinas y locales comerciales (7),

En tercer lugar está la reactivación de proyectos de desarrollo inmobiliario, que habían permanecido estancados por muchos años y que ahora están en proceso de construcción, como en el caso del Hotel Melía y el Centro Comercial El Recreo. Así mismo, está el proyecto de la Zona Rental de la Universidad Central de Venezuela, que contempla la construcción de un conjunto de oficinas y comercios, reforzando la tendencia de la zona a ser el otro polo empresarial y financiero de la ciudad.

### **CONCLUSIÓN**

Finalmente, a modo de conclusión, puede decirse que el corredor del Metro centraliza la tendencia de terciarización que se ha venido dando en el AMC, definida por la conjunción de usos distintos al residencial e industrial, representados principalmente por oficinas, comercios, bancos y hoteles; que según los datos de Funda construcción (8), en el período 1978-1984, el 70% del área total permitida, en todo el corredor es para la construcción de edificios destinados a estos usos.

Por otro lado, si bien el proceso de cambio no se ha dado en forma homogénea, si ha habido cambios espaciales importantes en las áreas de influencia de las estaciones del Metro; donde se destaca la remodelación y/o renovación de zonas deterioradas y desarticuladas de la dinámica urbana, integrándose nuevamente al funcionamiento de la ciudad. Esta diferenciación espacial obedece a las características socio-económicas de sus ocupantes tradicionales, a la densidad parcelaria y a los patrones de uso preexistentes.

Así mismo, se observa la recuperación de vías de circulación peatonal, que como se señaló al comienzo, se habían perdido con el uso imperativo del automóvil particular y el diseño de vías expresas. Ahora con el Metro y sus pasajes peatonales se ha devuelto a la ciudad algunas áreas de este tipo tradicional de movilidad y una mayor intensidad en las relaciones socioespaciales.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS**

1) MARCANO, Esther Elena. "Caracas: Producción del Espacio Urbano para el Consumo del Automóvil". En: Revista Urbana N°3. 1981. Instituto de Urbanismo. UCV. Caracas.

2) Diario "El Universal" Caracas 82-8-88).

3) SEMECO, Ana. "La Relación Ecológica-Espacial en el Funcionamiento Social Urbano. Área Metropolitana de Caracas". Instituto de Geografía. Universidad Central de Venezuela. Caracas 1985.

4) Proyecto IU-Conicit. "Estudio del Impacto del Metro sobre la estructura Urbana de Caracas y la Región Capital". Tomo I 1984.

5) Ibidem. P 256

6) FUNDACONSTRUCCIÓN. Permisos de Construcción. Citado en Proyecto IU-Conicit. Op.cit p.91.

7) Proyecto IU-Conicit. Op.cit p.86.

8) FUNDACONSTRUCCION, Op.cit.