

ALTAMIRA DE LUIS ROCHE: UNA URBANIZACIÓN ENTRE EL PLAN DE PARÍS DE HAUSSMANN Y LA CIUDAD JARDÍN DE HOWARD

Francisco Pérez Gallego

Alcaldía de Chacao, Oficina Local de Planeamiento Urbano (OLPU)

franpergal@gmail.com

RESUMEN

En el marco del proyecto de restauración y puesta en valor del conjunto de paradas de autobús neocoloniales que formaron parte del sistema de transporte creado por Luis Roche para promover la venta de la urbanización Altamira, surgió la necesidad de indagar sobre el origen y equipamiento edilicio primigenio, del cual las paradas formaron parte. Mediante una investigación descriptivo-explicativa se ahondó en el conocimiento de la urbanización y de las paradas como componentes que contribuyeron a la caracterización del espacio urbano, al demarcar mediante su ubicación rítmica en las intersecciones entre avenidas y transversales, la axialidad de las avenidas Ávila, actual Luis Roche, y El Parque, actual Juan Bosco, convergiendo en la plaza Altamira como nodo de articulación con el eje de la antigua carretera del Este, actual avenida Francisco de Miranda. El tratamiento de las avenidas como bulevares arbolados concurrentes en un hito, concentra el espíritu del urbanismo barroco reutilizado por Haussmann en el París del Segundo Imperio, latinizado mediante la incorporación del obelisco, siguiendo el referente del obelisco de la avenida 9 de Julio de Buenos Aires, que visitara Roche en aquellos años. A estos referentes francófilos en el aspecto formal del tejido, se unen los anglosajones en lo funcional-tipológico, aportados por el modelo de la ciudad jardín de Howard; en este caso también tamizados por la experiencia de la urbanización El Prado que Roche había visitado en Barranquilla, Colombia, la cual iluminara en su virtuosa iniciativa urbanística caraqueña la creación de una urbanización que aglutinara estas conexiones culturales. La investigación documental, aunada al estudio in situ de los componentes edificados de las paradas, permitió desarrollar una valoración sobre estos testigos sobrevivientes como testimonio de una de las mejores experiencias urbanísticas de la Caracas del siglo XX.

469

Palabras clave: urbanización Altamira, Luis Roche, urbanismo haussmanniano, ciudad jardín.

INTRODUCCIÓN

La siguiente ponencia sintetiza parte de la investigación desarrollada en el marco del diagnóstico y proyecto de restauración de las cuatro paradas de autobús que sobreviven de la red creada por Luis Roche en la urbanización Altamira, como instrumento de dotación de servicios y comercialización de la misma. Las dos primeras se localizan en los laterales de la plaza Francia de Altamira, una del lado de la avenida Luis Roche y la otra en la avenida San Juan Bosco; la tercera se ubica en la 5ª Transversal, en el frente del parque El Bambú y la cuarta en el extremo norte de la avenida San Juan Bosco, en su encuentro con la 10ª Transversal. El conjunto de las paradas de autobús y la plaza Francia de Altamira están protegidos por la Ley de Patrimonio Cultural al estar incluidas en el Catálogo del Censo del Patrimonio Cultural Venezolano correspondiente al municipio Chacao del estado Miranda, publicado en Caracas en el año 2005.

El estudio se emprendió como una investigación de tipo descriptivo-explicativa a partir de la observación documental y del objeto físico y su contexto, para a partir de estas desarrollar una valoración crítica histórico-estética, la cual sirvió de sustento conceptual para la toma de decisiones para la propuesta de restauración.

La Hacienda Los Dolores: prolegómenos de una nueva urbanización

La urbanización Altamira está ubicada en el municipio Chacao del estado Miranda, el cual forma parte actualmente de la Gran Caracas. Fue concebida como una urbanización residencial dirigida a la clase media y media alta entre 1943 y 1944, a partir de la lotificación de los terrenos que entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX había constituido la Hacienda Los Dolores. Esta era propiedad de los inmigrantes españoles de origen canario Juan Díaz Chávez y Dolores Rodríguez, quienes habían llegado al país en 1842. Los Díaz Rodríguez fueron progenitores del escritor modernista, médico y político venezolano Manuel Díaz Rodríguez (1871-1927). Al fallecer legaron al escritor las posesiones que años después darían lugar a la urbanización Altamira.

Al morir el padre de Díaz Rodríguez en 1902, el escritor tuvo que trasladarse a la hacienda paterna, a instancias de su madre, para hacerse cargo de su dirección; pasaría siete años en el campo, convirtiéndose a la fuerza en un importante hacendado defensor de los paisajes bucólicos que caracterizaban en las primeras décadas del siglo XX a estos parajes (Díaz, 1986). Desde estas posesiones se dedicó a sus labores literarias, acuñando su potencial como político, entre interludios como empresario y hacendado, hasta que en 1909, a la caída del régimen político de Cipriano Castro, el escritor sale de su retiro rural para asumirla dirección del nuevo diario *El Progresista*, junto con César Zumeta, Pedro Manuel Arcaya y Rufino Blanco Fombona. En 1911 también hereda de su madre la Hacienda San José, dedicada al cultivo y procesamiento de caña de azúcar –hoy el Parque del Este–, lo cual le induce a regresar a la actividad agrícola (Martín, 1994, p. 308), circunstancias que dejarían honda huella en su literatura.

Después de fallecido Manuel Díaz Rodríguez en 1927, la Hacienda Los Dolores sería adquirida por los hermanos Francisco de Sales y Ana Cecilia Branger Párraga, a comienzos de la década de los treinta del siglo XX. Estos eran descendientes del agrimensor de origen francés Ernesto Louis Branger, fundador de Telares Carabobo en 1910 y de una planta de procesamiento de aceite de

semilla de algodón, que daría origen a Aceites Branca, como diversificación de la primera (Barrios, 2005). Ante el crecimiento de las empresas y de la demanda de materia prima, sus sucesores buscarían tierras para aumentar la producción de algodón, lo que los conduciría a la compra de la Hacienda Los Dolores, ubicada al este de Caracas, además de otros predios cercanos al pie del Ávila llamados Quintero y El Rosario, surcados por las quebradas Seca, Pajaritos y Quintero. Al comprar e integrar las diversas posesiones le cambiaron el nombre por el de Hacienda Paraíso (Alcaldía del Municipio Chacao, 2010).

Francisco de Sales Branger fallecería a comienzos de la década siguiente, alrededor de 1940, corneado por un becerro en las proximidades del trapiche de la hacienda (Arbeláez, 2002). Su hermana Ana Cecilia y su viuda, Teresa Sagarzazu, impactadas por la muerte, deciden vender la hacienda a los hermanos don Luis y Carlos Roche, en 1943, quienes estaban en búsqueda de nuevas tierras con los fines de iniciar otro desarrollo urbanizador, después del éxito de los anteriores. La iniciativa de poblar este sector rural de 110 hectáreas, ocupado por la Hacienda El Paraíso, pese al proceso edificatorio que se había emprendido pioneramente en las haciendas circunvecinas, sería el germen de la futura urbanización Altamira (figuras 1 y 2), dándose origen a “los trabajos de aquella urbanización, que fue, y sigue siendo, la mejor realización de Luis Roche, en plena posesión de su experiencia, y en plena madurez física e intelectual” (Roche, 1967, p. 85).



Figuras 1 y 2. Proceso de la urbanización Altamira entre 1945 y 1957

Fuente: <http://callesdecaracas.blogspot.com/2012/06/fotos-del-ayerplaza-altamira-de-caracas.html#!/2012/06/fotos-del-ayerplaza-altamira-de-caracas.html>

471

Altamira, dirigida por Luis Roche: una nueva urbanización al este de la capital

Don Luis Roche Jacquin, nacido el 20 de noviembre de 1888 y fallecido el 16 de junio de 1965, fue el autor intelectual y promotor financiero de la urbanización. Se desempeñó como empresario y urbanista por vocación, habiendo impulsado desarrollos como *San Agustín del Norte*, a través del Sindicato Benzo y Cía. en sociedad con J.M. Benzo, Santiago Alfonso Rivas, Tomás Sarmiento y Juan Bernardo Arismendi (1925), (Roche, 1967, p. 65); *San Agustín del Sur*, como iniciativa mixta para el Banco Obrero en sociedad con Diego Nucete Sardi (1928), (p. 68); *La Florida*, también en sociedad con Juan Bernardo Arismendi, a partir de la adquisición de los terrenos del doctor José Antonio Bueno (1929); *Don Bosco* con apoyo financiero del Banco Mercantil y Agrícola y La Previsora (1935) y *Los Caobos* en sociedad con Rafael Isava Núñez (1939-1941) sobre parte de la antigua Hacienda Maripérez (p. 78).

Para dar cuerpo jurídico a la iniciativa se conformó una Sociedad Anónima bajo la denominación Compañía Urbanizadora Altamira, S.A. según Acta Constitutiva fechada el 6 de mayo de 1944 (*La Religión*, 1944, 8 de abril). Esta Compañía la integraban Luis Roche como presidente, Jorge Roche y Juan R. Oramas R. como directores, y Carlos Roche y Humberto Croes Herrera en

calidad de vocales. En el año 1944 se solicitó el permiso al Concejo Municipal para comenzar el parcelamiento, proceso que se extendería hasta 1950, cuando se concluyó la lotificación, procediéndose a la entrega formal ante la municipalidad para dotarla de los servicios públicos. Para entonces era Presidente de la municipalidad de Petare el doctor Humberto Anselmi. El documento de entrega quedó registrado bajo el N° 66, tomo II, trimestre de 1950 (Alcaldía de Chacao, 2010, 10 de agosto).

Debido a la distancia del nuevo urbanismo respecto al centro de Caracas, hubo muchos escépticos que auguraban su fracaso. En efecto, parece ser que la venta confrontó ciertas dificultades al comienzo, ya que marchaba lentamente, en parte por los costos de las parcelas, en parte por la distancia al corazón fundacional de la capital, epicentro de las actividades administrativas de la naciente metrópoli. Comenta Marcel Roche, en la biografía que escribiera de su padre: “Pese a la experiencia pasada, no faltaron los que decían: Es demasiado lejos, ¡No se puede vivir allá!”. Uno de los ministros más inteligentes de Medina exclamó: ‘Esta vez Roche entierra el cacho’” (Roche, 1967, p. 86).

Sin embargo, la experiencia en el tiempo fue exitosa. Las parcelas comenzaron a venderse a 20 bolívares el metro cuadrado en todas las avenidas, con excepción de las avenidas El Parque, Ávila y la 6ª Transversal, cuyo precio era algo superior a 25 bolívares el metro cuadrado. No obstante, el ancla para la venta eran las cualidades paisajísticas del entorno y los servicios ofrecidos como parte del urbanismo, que en orden jerárquico la publicidad destacaba (figura 3).

En primer término, el desarrollo de tres avenidas de 5 km y 22 metros de ancho, “con piso asfáltico y todas las esquinas ornamentales”; la construcción de una plaza de entrada monumental, en cuyo centro se levantaría un obelisco de 24 metros de altura, circundado de fuentes y jardines, acompañado en su frente de un espejo de agua de 50 metros de largo envuelto en jardines; la construcción de un teatro-cine de *modernísima* arquitectura, rodeado de locales comerciales laterales, en los cuales se establecerían “farmacia, casa de abasto, salón de peinado, agencia de correo y estampillas”, consideración que daría lugar al Edificio y Cine Altamira, demolido en años recientes; la construcción de cuatro parques infantiles equipados de juegos y un área cubierta para protegerse de la lluvia, uno de los cuales corresponde al actual Parque El Bambú; construcción de dos edificios muy amplios para escuelas desde Kindergarden hasta 5º grado, dotados de las disposiciones modernas en pedagogía, acción que daría lugar a las colegios Don Bosco y Cristo Rey; la ejecución de 20 kilómetros adicionales de avenidas de 13 metros de ancho, con piso de asfalto igual que las principales; instalación de un acueducto modelo de agua potable, alimentado de los manantiales del Ávila; acondicionamiento de un parque “agreste zoológico” a los pies del Ávila, al final de la avenida El Parque, en parte de cuyo emplazamiento y en su recuerdo se ubica en la actualidad el Restaurant Tarzilandia; una avenida especial para paseos a caballo (*allé cavaliere*) “de larga extensión, muy sombreada y pintoresca para esparcimiento de los amantes de la equitación” en la 6ª Transversal y finalmente la creación de una “línea de autobuses propia y exclusiva con itinerario directo desde Altamira al centro de Caracas, y viceversa” (*El Universal*, 1944, 14 de abril), (figura 3).

472

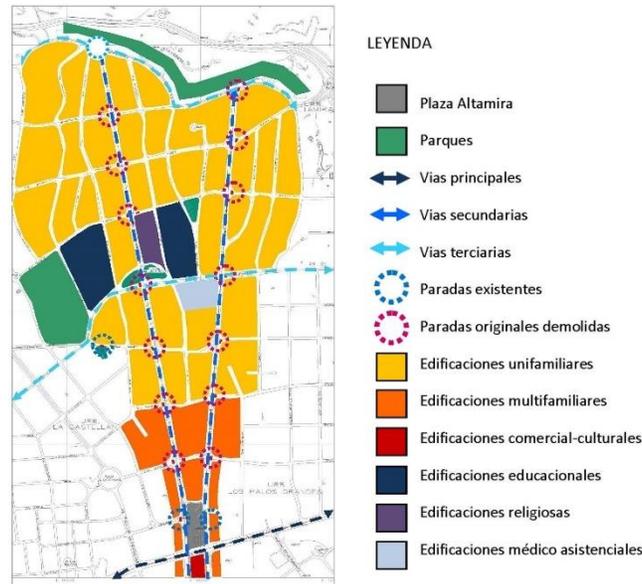


Figura 3. Plano esquemático de la urbanización. Fuente: Pérez (2014).

Roche había usado diversos lemas o eslóganes publicitarios para la promoción de las urbanizaciones precedentes a esta, tales como “La Florida, a 7 minutos de la Plaza Bolívar” o “San Agustín, Ahorre dinero y duplique su capital. San Agustín moderno y central” (De Sola, 1965, p. 143). Para Altamira simplemente se promocionó como “Altamira, dirigida por Luis Roche” en virtud del prestigio adquirido como urbanista y empresario. Era tal la fama alcanzada, que otros urbanizadores en esa época estelar de la expansión de la metrópoli caraqueña, le habían ofrecido a Luis Roche una cuantiosa suma de dinero para incluir su nombre en la junta directiva de otra empresa urbanística, con el fin de sembrar confianza y captar clientes, a lo que Roche se negó (Roche, 1967, p. 86).

473

Todos los beneficios ofrecidos constituían una estrategia publicitaria (figuras 4 y 5), dentro de las cuales destacaba la concepción de las anchas avenidas de 22 metros de sección, concebidos como un *bidente* formado por dos largos ejes no paralelos en dirección norte sur, la avenida Ávila, actual avenida Luis Roche, que asumiera posteriormente este nombre en honor a su fundador y la avenida El Parque, actual avenida San Juan Bosco, intersectadas en sentido oeste-este por la avenida 6ª Transversal.



Figuras 4 y 5. Publicidad de la urbanización y de la línea de transporte público

Fuentes 4: Diario *El Nacional*, Caracas, 17 de diciembre de 1944. 5: Sidorkovs, N. *Los cines de Caracas en el tiempo de los cines*. Caracas: Armitano Editores, 1994, p. 208.

A las avenidas se suma el papel protagónico de la plaza, corazón neurálgico cívico-lúdico de la urbanización, de la cual derivarían las vías. Fue concebida como un espacio público suntuoso, de escala metropolitana, en miras a configurar una singular pieza de ornato público, equipada con un óptimo mobiliario urbano y jardines de capachos multicolores para el solaz de los vecinos, actuando a la vez como rótula urbana para engranar a la urbanización con la carretera del Este, eje que en la década de los cincuenta daría origen a la avenida Francisco de Miranda, propuesta dentro del Plan Municipal de Vialidad. En su centro se planificó la colocación de un obelisco monumental, que en pocos años se convirtiera en ícono de la capital y próximo a este, al sur, el gran espejo de agua.

La plaza se llamó en sus orígenes Altamira, cambiando su nomenclatura por el de plaza Francia en 1967, en honor a la colonia francesa y a los orígenes de los antecesores de su fundador y como un gesto diplomático de intercambio entre ambos países. El cambio se efectuó ante la solicitud dirigida el 17 de enero de 1967 por los señores Marcos París del Gallego y Luis Henrique Núñez a la Cámara Municipal del Distrito Sucre, a la cual estaba circunscrita para la época la urbanización (Alcaldía del Municipio Chacao, 2010).

Entre la ciudad jardín de E. Howard y *Les Grand Travaux* de Haussmann

Las urbanizaciones planificadas por Luis Roche se inspiraron siempre en otras experiencias planificadoras conocidas por el autor en los viajes que realizara al extranjero. En cada una introducía además de un lema publicitario, alguna temática novedosa que sirviera para enriquecer de vínculos culturales las nuevas creaciones, valiendo a la vez como *leitmotiv* para su ornato, caracterizarlo y diferenciarlo de los demás desarrollos, en un momento donde había múltiples focos urbanísticos en toda la capital. En el caso de Altamira, podemos considerar la fusión de dos referencias que se retroalimentan en los aspectos de índole funcional-espacial, con los de orden estético-formal. Desde el punto de vista funcional y de genealogía urbana, todas las urbanizaciones planificadas por Luis Roche tienen en común su inspiración en el “pintoresco” modelo de la ciudad jardín, idea urbanística concebida a finales del siglo XIX por el urbanista y promotor Ebenezer Howard (1850-1928) en el contexto de la Inglaterra sumergida en la crisis de la *ciudad industrial*. La ciudad jardín como modelo urbano se planteaba bajo el ideal de la ciudad satélite residencial, dependiente de la gran metrópoli, en la cual se reencontraba el hombre con la naturaleza, siendo posible esto gracias a la utilización de las nuevas tecnologías de transporte como el ferrocarril, que favorecían el tránsito de los lugares de residencia a los lugares de trabajo en corto tiempo, y de la implementación de un nuevo tipo edilicio residencial campestre, la quinta, inspirada en las villas italianas del Renacimiento, pero a una escala manejable para las clases trabajadoras y media.



Figuras 6 y 7. Valla publicitaria de Altamira y plaza Altamira en 1945
 Fuente 6: <http://1viejasfotosactuales.multiply.com/journal/item/146>, c.1945
 7: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=850404&page=28>

En el caso caraqueño, la introducción del vehículo automotor permitió que la carretera del Este actuara como engranaje a través del cual se fueron articulando las nuevas urbanizaciones que desde 1928 comenzaron a ser levantadas mediante el parcelamiento de las antiguas haciendas de café y caña de azúcar, reinterpretando el modelo de la ciudad jardín anglosajona a lo tropical. Los nuevos urbanismos estaban amparados en la demanda habitacional de las clases sociales emergentes abonadas por el despertar de la explotación petrolera y con ella la instalación de familias de profesionales y comerciantes, flotantes y permanentes que buscaban mejores condiciones de habitabilidad que las que ofrecía el ya congestionado centro ciudadano (figuras 6 y 7). El novedoso modelo urbano introducía calles amplias, bordeadas por anchas aceras arboladas, dotadas de servicios como clubes privados, colegios, iglesia y “generosos lotes para insertar en cada uno de ellos la vivienda aislada –de estilo neocolonial, neohispano o modernista– como símbolo de la nueva riqueza petrolera” (Caraballo, 1991, pp. 65-66), ideas que con sutiles variaciones se concretaron en urbanizaciones como Las Delicias (1928), Caracas Country Club (1928), La Florida (1929), Los Palos Grandes (1930), Los Chorros (1930), Campo Alegre (1932) y Sebucán (1932), (pp. 65-66). Altamira se sumó a esta lista en 1944, con cierto retardo, en los terrenos que separaban a las urbanizaciones Los Palos Grandes (1929-1932) y La Castellana baja (c.1942), que se habían emprendido con anterioridad (Di Pascuo, 1985).

475

Sin embargo, en Altamira la adopción del referente de la ciudad jardín no deriva del modelo europeo de forma directa, sino de una experiencia basada en aquel, conocida por Luis Roche y su esposa Beatriz, en un viaje realizado a la ciudad de Barranquilla, Colombia, en diciembre de 1928, cuando asistieron al bautizo de su sobrino, hijo de don Armando Dugand (Roche, 1967, p. 59). En Barranquilla se había construido por aquellos años el amplio y moderno barrio jardín *El Prado*, inspirado en las experiencias de ciudades jardines que se estaban produciendo desde finales del siglo XIX en Europa. El barrio El Prado había surgido en 1918 por la iniciativa de los hermanos Roberto y Karl Parrisch, dos empresarios norteamericanos residenciados en Barranquilla, que habían participado en varios proyectos vinculados con el ensanche urbanístico de la ciudad. Asociados con el señor Manuel J. De La Rosa, propietario de los terrenos de la finca El Prado, procedieron a constituir la Compañía Urbanizadora de El Prado en 1920, y contratando al Señor Roy F. Wyrick, proyectista de parques y urbanizaciones para realizar las obras de diseño, emprendieron la nueva urbanización (Vergara y Vidal, 2009, p. 8). El urbanismo alcanzaría “responder a la demanda (estudiada con anticipación) de los estratos altos de la población con una oferta elevada en la calidad espacial y urbanística, lo cual generó enormes plusvalías en los precios del suelo” (p. 3). La experiencia se basaba en brindarle al cliente la posibilidad de escoger el lote de terreno de su gusto para construir su casa unifamiliar, dentro de

una estructura geométrica abstracta planificada de calles, dotada de los servicios complementarios “modernos” de la vida urbana. A partir de esta, respetando el rigor de las normas establecidas, el propietario podía desarrollar su proyecto habitacional respondiendo a los nuevos lenguajes de la modernidad arquitectónica, “entendidos en la época como lo novedoso y lo cosmopolita” (Bell, 1999). Esta urbanización de casas unifamiliares con jardines y anchas y largas avenidas, sembró en la mente de Roche la visión de desarrollar algo similar en Caracas (figuras 8 y 9).



Figuras 8 y 9. Avenida Colombia en El Prado y avenida El Parque en Altamira

Fuente 8: Tarjeta postal de Raúl de La Espriella, Boston, ca. 1945, 9: Tariffi y De Tariffi (1951). Caracas, *Guía Histórico-Artística e Indicador General*. Caracas: Editorial Nueva Venezuela, p. 277.

Al igual que en el barrio El Prado de Barranquilla, los compradores construirían edificaciones unifamiliares con retiros y alturas uniformes de dos pisos como límite, siguiendo las pautas dictadas por Roche, legalizadas a través de la municipalidad, optando por el estilo de su preferencia, combinadas con otras multifamiliares ubicadas en las tres calles principales y en torno a la plaza. Así se conjugaron los últimos ensayos languidecientes del *eclecticismo* historicista, de la arquitectura *neocolonial*, y las novedosas experiencias de libre interpretación local del llamado *Estilo Internacional*.

476

Al referente conceptual y tipológico británico de la *ciudad jardín* de Howard en su versión colombiana empleado por Roche, se ha de sumar otro de orden formal-espacial de origen francés, constituido por los singulares bulevares de *Les Grand Travaux de Haussmann* en el París del Segundo Imperio (1852-1870). Al igual que ocurrió con aquel, al ser instrumentado en la versión tropical de la experiencia de *El Prado*, en la propuesta urbana de Altamira, el bulevar parisino adopta la versión suramericana implementada en la ciudad de Buenos Aires en el conjunto de la monumental avenida 9 de Julio, la plaza de la República y el obelisco, nodo cardinal de la capital argentina, fundamentada en una reinterpretación de los bulevares desarrollados por el barón Haussmann en París.

La construcción de la avenida 9 de julio, cuyo nombre obedece a la fecha de conmemoración de la independencia de aquel país, se había iniciado el 20 de abril de 1936 y realizándose por etapas, conforme avanzaban las demoliciones sobre la traza, el primer tramo, de 500 metros de extensión, había sido inaugurado el 12 de octubre de 1937 entre las calles Bartolomé Mitre y Viamonte. La dirección de las obras en aquel caso estuvo a cargo del ingeniero Federico Zamboni, siendo el obelisco el primer componente en concluirse, inaugurado el 23 de mayo de 1936, antes de la conclusión del primer tramo de la avenida (Sánchez, 2005). El viaje de Luis Roche en aquellos años a la región austral del continente, lo dejó impresionado y al momento de imaginar la nueva urbanización en el anterior territorio rural de *El Paraíso*, buscó recrear la monumentalidad y axialidad gestada en la intervención urbana de la retícula colonial bonaerense

(figuras 10 y 11). La preocupación por la jerarquización vial en las urbanizaciones había sido una constante en sus experiencias previas de Los Caobos y La Florida, en las que también ambientó las vías principales mediante recursos formales y espaciales de gran singularidad paisajística.



Figuras 10 y 11. Avenida 9 de Julio y plaza Francia de Altamira

Fuente: 10: Fuente: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Avenida 9 de Julio. Buenos Aires, Argentina: autor, 1938. 11:

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=429265&page=11>.

Es importante señalar adicionalmente el origen francés de los abuelos de Luis Roche, don Joaquín Roche y don Émile Jacquin, ambos procedentes de la ciudad de Burdeos, así como el de su esposa doña Beatriz Dugand, oriunda de París, a la que conoció en esa ciudad en 1914, lo que motivara constantes y largas estancias del matrimonio Roche-Dugand en Francia, circunstancia que lo llevaría a apreciar el urbanismo francés. Doña Beatriz Dugand participó activamente en las iniciativas urbanizadoras de Luis Roche y en varios casos se le atribuye a ella el carácter ornamental asumido en estas, debido a su *natural bon gout*, ayudando no solo a planificarlas, sino también a escoger los materiales, colores y plantas que debían sembrarse y dirigir personalmente el trabajo de los jardines (Roche, 1967, p. 64).

477

Cabe destacar que precisamente la presencia de obeliscos y columnas conmemorativas colosales caracterizan emblemáticamente algunos espacios urbanos de París como el existente en la plaza de La Concordia o la Columna de la place Vendôme, hitos a los que aludiría la iniciativa de Luis Roche filtradas a través de la versión suramericana, para enriquecer y ornamentar la experiencia de Altamira, con la que concluyera la larga y dinámica actividad urbanizadora desarrollada a lo largo de su vida.

Obelisco, faroles, fuentes y paradas: piezas de un mismo ajedrez

El proceso de venta de las parcelas fue lento al comienzo. Probablemente esto se debiera a las circunstancias económicas nacionales, ya que en octubre de 1945 se había consumado el golpe de Estado que depuso al gobierno de Medina Angarita, y externamente se iniciaba la crisis de posguerra de la segunda conflagración mundial, dejando a posibles inversionistas locales y foráneos en la incertidumbre y la bancarrota.

En virtud de ello, don Luis Roche y sus asociados emprendieron una aguerrida estrategia publicitaria que recurrió a emplear desde los recursos más convencionales a los más exóticos y creativos. En primer lugar se dispuso un sistema de vehículos para trasladar y pasear a los futuros compradores por la futura urbanización desde las oficinas de ventas, que estaban ubicadas una en el centro de Caracas, entre las esquinas de Sociedad a Camejo, y otra en el interior de la urbanización en la 5ª Transversal.



Figuras 12 y 13. Línea propia de Altamira

Fuentes: 12: Archivo Digital Oficina Local de Planeamiento Urbano, Alcaldía de Chacao.

13: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=850404&page=28>, 1945 c.

Por otro lado, como solución a los argumentos de la lejanía respecto a la ciudad, se promovió un sistema de transporte público exclusivo, que comunicara a la urbanización con el resto de la ciudad, generando un circuito que tenía paradas en varios puntos estratégicos dentro del trazado, como la plaza Altamira, nodo principal, y varias esperas intermedias a lo largo de las avenidas Ávila y El Parque, hasta alcanzar la 10ª Transversal. Este circuito interno era continuado con una ruta interurbana de paradas a través de la ciudad, que facilitaría a los residentes carentes de vehículo, así como a los trabajadores domésticos, acceder a la pujante urbanización (figuras 12 y 13). Esta ruta de transporte público fue el impulso para la construcción de las paradas de “estacionamiento” de los autobuses sobre las vías principales de la urbanización, de las cuales apenas se conservan cuatro en la actualidad, pero que conformaron un sistema articulado a lo largo de las vías enunciadas. Este conjunto de paradas se sumaba estilística y constructivamente al mobiliario urbano empleado en la plaza Altamira y las avenidas, formado por las fuentes, jardineras, faroles y el obelisco, mediante el uso de piezas prefabricadas de concreto armado martillado, en líneas que conjugaban aires neohispánicos y neobarrocos.

478

En relación con el trazado de la urbanización se tienen distintas referencias que vinculan a diferentes profesionales de la época. Algunas fuentes le atribuye a Manuel Mujica Millán el diseño de la urbanización y su equipamiento ornamental, lo cual no es descartable, dadas las referencias geométricas similares que Mujica elaborara para Roche inicialmente en la experiencia de La Florida (1929), primer ejemplo de un *suburbio jardín* en Caracas (Landa, 2004), luego para su suegro, el señor Carlos Heny en Campo Alegre (1932) y más tarde para el ingeniero Alberto Ávila Matute en el proyecto no realizado de El Rosario, Mérida (1961-1962), (Muñoz, 2000). Por otro lado, se sabe por referencias orales de la hija de Enrique García Maldonado (1905-1990), quien había proyectado para Luis Roche la urbanización Los Caobos en 1939, que su padre contribuiría “nuevamente con Luis Roche en el desarrollo de la urbanización Altamira, en 1943” (González y Vicente, 2010), empleando como en aquella –la actual plaza Venezuela– la solución de un nodo de gran escala, para articular el trazado de la urbanización con el eje de la carretera del Este.

Aunado a los datos anteriores, también se tenían datos de que el obelisco había sido construido por la firma Martín Hermanos, formada por los hermanos Julián Martín y Luis Martín, descendientes del ingeniero español Julián Martín Pascual. Por referencia del antropólogo Carlos Alberto Martín La Riva, descendiente de Julián Martín Martín, pudimos conocer que tanto la urbanización como su equipamiento urbano, dentro del cual se incluye el obelisco, los faroles

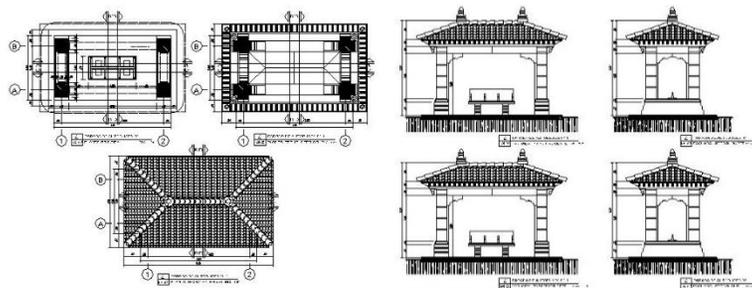
originales, bancos y el conjunto de las paradas de autobús, fueron proyectados y ejecutados íntegramente por los hermanos Martín. “Julián era el que diseñaba y Luis, su hermano, padre del abogado y político Américo Martín Estaba, ejecutaba los diseños con el grupo de obreros, entre quien destaca Ramón Peña, de Guanare” (Martín, 2013). En la práctica es muy probable que se conjugaran aportes de todos, habida cuenta de la complejidad de un proyecto urbanístico. Para la fecha, 1945, cuando se desarrolla la urbanización Altamira, Mujica ya se había trasladado a Mérida y por otro lado, García Maldonado estaba vinculado con los inicios de la Sociedad Venezolana de Arquitectos (González y Vicente, 2010). Es factible que el concepto de la urbanización naciera de la fusión de ideas de Roche con Mujica Millán y García Maldonado, pero el desarrollo del proyecto, sus detalles, la fabricación de los prefabricados y la construcción fueran aportadas por los hermanos Martín.

Los diversos componentes fueron elaborados mediante piezas prefabricadas que se vaciaban en el taller que tenían en la extinta urbanización El Conde, a una cuadra hacia el sur de donde en la actualidad se encuentra Parque Central, para luego ser ensamblados in situ, adaptándose a las diversas situaciones. Comenta Carlos Alberto Martín que: “Luis Martín Martín y un grupo de obreros especializados dieron forma al Obelisco y a la Urbanización, la cual contaba con Casetas de Concreto (...) para esperar los autobuses, quienes tenían todo un trayecto planificado para recorrer la urbanización. Altamira fue un ejemplo de Urbanismo Humanizado, donde se conjugaban lo moderno con el espacio ambiental, conformando así una mejor calidad de vida” (Martín, 2013)

Los hermanos Martín descendían del ingeniero y constructor español Julián Martín Pascual, quien junto a sus hijos emigrara a Chile en 1905 y de allí se trasladaría a Bolivia, Perú, Brasil, hasta llegar definitivamente a Venezuela, donde vivieron hasta el final de sus días (Martín, 2013). En nuestro país emprendieron importantes obras en Cumaná, estado Sucre, inicialmente bajo la empresa Julián Martín Pascual e hijos en la década de los veinte, a través de la cual habían proyectado y construido el Palacio de Gobierno de Cumaná, inaugurado el 17 de diciembre de 1930 (IPC, 2006, p. 43). También trabajaron en las obras de reconstrucción de la Iglesia de Santa Inés de la misma ciudad en 1929, contratados por fray Cayetano de Carrocera, donde diseñaron y construyeron además de la fachada principal, varios altares y piezas ornamentales (Oropeza, 2012). Además, edificaron el Cine Alameda, en San Agustín, Caracas y el Monumento a la Virgen de Coromoto, en la plaza del mismo nombre, en Guanare (Martín, 2013). Se presume su participación también en las obras de los Pasajes de San Agustín del Sur, desarrollados por Luis Roche, así como en el Puente Bolívar y las fuentes ornamentales asociadas a este, en la urbanización Los Caobos, entre otras obras neocoloniales de la Caracas de las décadas de los veinte y treinta.

Por un lado, el esbelto obelisco, símbolo de la urbanización fue el primero erigido en el área metropolitana, anterior al del paseo Los Próceres, inaugurado en 1956. Su altura superaría a la Catedral de Caracas, de acuerdo con el aviso promocional: “Monumental Obelisco. Más alto que la Torre de Catedral. Se construirá en este sitio”. La inauguración de la plaza y el obelisco, que actuarían como polo de atracción de posibles clientes y corazón futuro de la urbanización, se produjo el 11 de agosto de 1945, cuando cientos de personas se dieron cita en el novísimo y alongado espacio para presenciar la flamante iluminación y apertura de las fuentes de agua engalanadas con efectos cromáticos que completaban el efectismo de la novel urbanización (Alcaldía de Chacao, 2010).

Por otro lado, el conjunto de paradas estaría conformado por unos sencillos volúmenes de planta rectangular y cubierta en forma de pabellón a cuatro aguas tipo *hipped-roof*, es decir, que presenta dos vertientes principales trapezoidales y dos menores triangulares, soportado por cuatro columnas de esquina, que forman un pórtico permeable en dos de sus caras, y un vano de ventana mixtilíneo en las otras dos. La estructura portante de cada parada consiste en dos pares de pilares prefabricados de sección poligonal en L, apoyados sobre basamentos moldurados laterales, constituidos por piezas prefabricadas de cemento de 40 cm de altura y anchos variables que superpuestas aparejan el fuste de cada una. Entre los pilares se apoyaron cuatro vigas prefabricadas de 25 cm de altura, que a manera de dinteles y dispuestas sobre ménsulas decorativas mixtilíneas soportan la cubierta y un alero perimetral con canecillos prefabricados, sobre las cuales, previa impermeabilización de las superficies, se colocó el revestimiento de tejas criollas de factura industrial que complementa la imagen neocolonial de cada parada (figuras 14 y 15).



Figuras 14 y 15. Plantas y fachadas. Levantamiento parada de autobuses tipo de Altamira
Fuente: Pérez, F. (2012). *Proyecto de restauración y puesta en valor*. Caracas: Alcaldía de Chacao.

CONCLUSIONES

La urbanización Altamira fue sin duda una de las mejores experiencias urbanísticas caraqueñas, empresa que teniendo un objetivo financiero, supo conjugar la calidad estética con el fin utilitario, enriqueciendo tanto a la urbanización como al resto de la ciudad mediante una óptima dotación de servicios complementarios y la reinterpretación de referentes urbano-arquitectónicos foráneos. De sus orígenes se conserva, además del tejido urbano, la plaza Francia y su obelisco, aunque con reformas de la década de los ochenta producto de las obras del metro y cuatro de los quioscos que integraran el conjunto de paradas de autobús, que iguales en diseño, forma y dimensiones, se caracterizaban como un elemento prototípico que permitió establecer o delinear una ruta de recorrido vehicular-peatonal en la urbanización. El conjunto es testimonio de la concepción moderna y avanzada que motivara a los urbanizadores y proyectistas de la urbanización en la década de los cuarenta del pasado siglo, en respuesta a los problemas urbano-metropolitanos de desplazamiento que ya comenzaba a experimentar la ciudad tradicional. Esto conduce a su valoración como piezas valiosas del patrimonio cultural edificado del país en su doble instancia artístico-histórica; por un lado, como testimonio del lenguaje neocolonial a escala del mobiliario urbano caraqueño y, por otro, como testigo material de la obra titánica y visionaria de su creador, don Luis Roche Jacquin en el proceso urbanístico del valle de Caracas.

REFERENCIAS

- Alcaldía del Municipio Chacao, estado Miranda. (2010, 10 de agosto). Altamira y el obelisco. Caracas: autor. Extraído el 30 de julio de 2012 de http://www.chacao.gov.ve/index.php?option=com_k2&view=item&id=1029:altamira-y-elobelisco&Itemid=69
- Arbeláez, B. (2002, 5 de noviembre). La historia desconocida de la plaza Altamira. *Diario Tal Cual*. Extraído el 25 de febrero de 2014 de <http://www.talcualdigital.com/ediciones/2002/11/05/f-tal.asp?pv=f-p8.htm&st=f-p8s2.htm>
- Barrios, L. (2005). Desarrollo industrial valenciano (1870 -1945). *Mañongo*, n° 25, pp. 105-124.
- Bell, C. (1999, junio). Urbanización El Prado en Barranquilla (Karl Parrish). *Revista Credencial Historia*, n° 114, Bogotá, Editorial El Tiempo-Banco de Occidente.
- Caraballo, C. (1991) Los últimos días de aquella de los techos rojos o los “planes” antes del “plan”. En AA.VV. *El Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1939-1989 Un plan urbano para Caracas*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
- Compañía Urbanizadora Altamira, S.A. (1944, 8 de abril). Acta Constitutiva. *La Religión*, Caracas.
- Compañía Urbanizadora Altamira, S.A. (1944, 14 de abril). Nuestro programa de la urbanización. *El Universal*, Caracas, p. 7.
- De Sola, I. (1965). *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1965, p. 143.
- Di Pasquo, C. (1985). Caracas 1925-1935: iniciativa privada y crecimiento urbano (Trabajo de ascenso). Universidad Central de Venezuela. Caracas.
- Díaz, P. (1986). Manuel Díaz Rodríguez. *Historia y antología de la literatura venezolana*. Tomo II. Caracas: Ernesto Armitano.
- González, L. y Vicente, H. (2010, agosto). Enrique García Maldonado. La Generación del 28 y la reinención de la plaza. *Entre Rayas*, n° 84, pp. 30-35.
- Instituto del Patrimonio Cultural. (2006). Catálogo del Patrimonio Cultural Venezolano, municipio Sucre, estado Sucre. Caracas: autor.
- Landa, I. (2004). Transferencias del modelo de urbanismo jardín europeo: el caso del primer suburbio jardín de Manuel Mujica en Caracas. *Proceedings 11th Conference of the International Planning History Society (IPHS)*, Barcelona.

- Martín, J.J. (1994). *Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958. (Apuntes para una historia de la construcción del país)*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, Universidad Central de Venezuela.
- Martín, C. (2013). Entrevista sobre la urbanización Altamira.
- Muñoz, M. (2000). *Manuel Mujica Millán. Aproximación a su idea de ciudad. Proyecto de la urbanización El Rosario en Mérida*. Mérida: Universidad de Los Andes y Archivo Arquidiocesano de Mérida.
- Oropeza, A. (2012, mayo). *Aproximación a la investigación histórica del Templo Santa Inés de Cumaná. Proyecto de Revitalización de la Iglesia Santa Inés. Fase de diagnóstico físico*. Cumaná: B.R.S. Ingenieros, C.A.
- Roche, M. (1967). *La sonrisa de Luis Roche*. Caracas: Editorial Arte.
- Sánchez, N. (2005, 29 de mayo). Avenida 9 de Julio. Historias de un ícono porteño. *Diario El Clarín*, Buenos Aires. Extraído el 20 de junio de 2012 de <http://www.clarin.com/diario/2005/05/29/laciudad/h-05015.htm>.
- Vergara, R. y Vidal, A. (2009). *El barrio El Prado: hito histórico y urbano de Barranquilla*. Bogotá: Ediciones Uninorte.