

## **La avenida Libertador conquistó a los galenos**

### **Camino de doble uso**

*Es la única arterial vial en Caracas de dos niveles, y por estar paralela a la autopista Francisco Fajardo y la avenida Boyacá sirve de apoyo al tránsito de estas vías. Sin embargo, pudiera ser más funcional, ya que en los planos iniciales se proyectó como corredor expreso hasta el distribuidor Altamira y no hasta Bello Campo, donde converge un gran número de vehículos*

Carmen Sofía Alfonzo A.

Del gobierno de Marcos Pérez Jiménez son muchas las obras de infraestructura que se mantienen en todo el país, tales como la autopista Caracas-La Guaira, el puente sobre el lago de Maracaibo, en su fase inicial, y la avenida Libertador de Caracas, que comenzó a construirse en 1957 y fue culminada durante los años sesenta.

Quizás, para sorpresa de muchos residentes de la capital, la vía que hoy conocemos no representa la totalidad del camino proyectado en aquella época de la dictadura, porque según Omar Hernández, planificador urbano de TIR Inmobiliarios, la vía estaba proyectada desde Quebrada Honda hasta el Distribuidor de Altamira de la autopista Francisco Fajardo, y no hasta Bello Campo. "La continuación de la vía después de esta urbanización también se conoce como avenida Libertador, pero es que en el proyecto se estipulaba que esa parte también fuera un corredor expreso", aclaró Hernández.

Agregó que si se hubiese culminado como estaba originalmente planificada, hoy en día representaría un gran alivio para el tráfico caraqueño, porque sería otra vía expresa paralela a la autopista y a la Cota Mil, que contribuiría a mejorar el flujo del tránsito desde el centro hasta el este de Caracas.

Según Hernández, esta falta de continuidad es el primer problema de la avenida, porque "después de lograr recorrer gran parte de la ciudad en poco tiempo, el tráfico se embotella al llegar a Bello Campo y, entonces, el tiempo ganado se pierde en escasos metros". Este corredor vial tiene otro problema, que es el doble uso de la avenida (residencial y laboral). Actualmente es un "cajón de resonancia" para quienes tienen su lugar de trabajo en la zona, porque se mantiene el ruido de los carros a lo largo de la vía y a toda hora. "A pesar de que la creación de una avenida de dos

niveles fue positivo para la vialidad de la ciudad, en la actualidad es un problema, puesto que es una de las arterias más transitadas de la capital. El inconveniente no es su doble función, sino que en los planos originales se estipulaban cuatro metros de retiro desde la acera hasta la avenida superficial, y esta disposición no se respetó. Hoy por hoy sólo hay dos metros”, explicó el planificador de TIR Inmobiliarios.

### **Arriba y abajo**

Según la arquitecta María Boccalandro, el diseño de dos niveles de la avenida Libertador responde a la intención de que el corredor cumpliera dos funciones: el subterráneo o, zona deprimida, como vía expresa que sirviera de conexión rápida entre los extremos –este y oeste– de la ciudad; y el nivel de la superficie para que cumpliera el carácter urbano de la vía. Allí se alojarían los servicios propios de una urbe, y tanto conductores como peatones pudieran tener acceso a las parcelas que se establecieron alrededor de esa arteria.

Al igual que Hernández, Boccalandro hizo hincapié en el proyecto original del corredor, y consideró en que si se hubiese completado habría permitido un enlace ideal con la autopista Francisco Fajardo, porque “la avenida Libertador en una de las principales arterias viales de Caracas, por donde transita diariamente un porcentaje elevado de vehículos, que al llegar a Bello Campo crean enorme congestión, precisamente por la falta de continuidad de la vía”.

La arquitecta también señaló que el diseño de la avenida es positivo para las unidades de transporte público, pues les permite ofrecer un servicio expreso a los usuarios.

“El tránsito de los autobuses por la zona deprimida de la Libertador estuvo contemplado en los planos, porque se diseñaron paradas fijas en donde se construyeron ‘bahías’ con escalinatas para que los choferes pudieran dejar a los pasajeros sin entorpecer al resto de los conductores”, agregó Boccalandro.

### **Uso y desuso**

El uso inmobiliario original de la avenida, fijado en las leyes de zonificación de los municipios por donde pasa la vía –Libertador y Chacao–, era el residencial. Otra es la realidad: la mayoría de los inmuebles son ocupados por oficinas y consultorios médicos, aun cuando las ordenanzas no contemplan estos usos. Otra especialista en materia de urbanismo, la corredora inmobiliaria Ángela Yi, señaló que las leyes de zonificación tienen 25 años de retraso, y los departamentos de zonificación y planificación

urbana no se han actualizado en cuanto a la situación inmobiliaria de la avenida.

Enfatizó que una de las causas por las cuales en la zona están alojados tantos consultorios médicos, es por la presencia de la Policlínica Santiago de León, que está ubicada en la mitad de la importante arteria vial. “Después que se copó la capacidad del centro asistencial, los médicos comenzaron a buscar otros espacios para establecer sus consultorios y, por supuesto, lo ideal era que lo hicieran lo más cerca de la clínica”, dijo. Fue así como las casas comenzaron a ceder terreno a los consultorios. éstos se convirtieron en el uso imperante en los alrededores de la avenida, a tal punto que en los últimos tres años, y en lo que va de 2002, no se ha registrado un número significativo de operaciones inmobiliarias, ni primarias ni secundarias. La urbanista señaló que los inmuebles adyacentes o cercanos a la avenida son un mercado cautivo, porque los habitantes no están interesados en salir de la zona, y los que quieren comprar o alquilar en el sector no tienen posibilidad de entrar, puesto que no hay movimiento de ofertas. Este panorama ha influido en los precios del metro cuadrado, que no ha variado considerablemente.

Ángela Yi explicó que la situación de inamovilidad no era del todo positiva: “Como los edificios que se construyeron a lo largo de la avenida fueron para alojar familias, las estructuras no brindan las condiciones físicas necesarias para que sean sede de oficinas y consultorios. Por ejemplo, los ascensores son sólo para cuatro personas y no para un flujo mayor de visitantes, y los tanques de agua son para satisfacer a familias”, puntualizó Yi.

### **Reactivación**

“En el caso de Chacao, el centro Sambil es lo más importante que se ha hecho en el área comercial de la zona. Sin embargo, también este uso se ha renovado en otros aspectos. En los últimos años se ha establecido un comercio industrial, compuesto por talleres y tiendas de venta de repuestos automotrices”.

En lo que se refiere a la parte del Municipio Libertador, la urbanista agregó que no se ha efectuado reactivación alguna de los usos allí presentes. “En esta área es donde más cautivo está el mercado inmobiliario, pues aloja el mayor número de consultorios y oficinas”, dijo.

### **El futuro**

Los venezolanos estamos acostumbrados a ver cómo se pierden obras arquitectónicas por falta de continuidad y acuerdo gubernamental. En el

caso de la avenida Libertador la arteria no se perdió. Lo si parece que nunca se va continuar es la vía expresa hasta la autopista.

Omar Hernández, planificador urbano, aseguró este proyecto no se ha abandonado del todo, pues "algunos comerciantes, que tienen sus locales donde los planos de 1957 estipularon para la vía, han manifestado que estarían dispuestos a ceder parte de sus terrenos para la continuación de la avenida".

Hernández señaló que la avenida no se ha terminado por falta de acuerdo gubernamental. "Ya han pasado tres gobiernos municipales diferentes y nada se ha concretado sobre el tema", observó. No se trata de construir un recorrido extenso, porque sólo son 600 metros los que hay desde Bello Campo hasta el Distribuidor Altamira. A pesar de que es un trayecto corto, la adición de esos metros a la avenida descongestionarían la arteria significativamente.

El lado de Quebrada Honda de la avenida es considerado por Hernández y Yi como una zona de gran potencial inmobiliario, pues posee una amplia extensión de terrenos vacíos que servirían para levantar obras de cualquier tipo.

"El año pasado se le presentó un proyecto a la Alcaldía Metropolitana para reactivar el sector, pero a pesar de que los representantes municipales mostraron interés en el proyecto, la falta de recursos hizo que la idea fuera engavetada", dijeron.

Según Hernández, el proyecto consistía en construir edificios alrededor de la avenida, con plantas bajas y mezzaninas ocupadas por comercios y oficinas, y el resto de los pisos destinados al uso residencial, para alojar a personas de clase media. En su opinión, "el proyecto reactivaría el uso inmobiliario en la zona, porque esos terrenos son subutilizados. Además, por la ubicación sería de fácil acceso, porque se puede ir en carro o en metro, puesto que las estaciones Colegio de Ingenieros y Quebrada Honda están en un punto muy céntrico de Caracas".