

El urbanismo francés en Venezuela de 1936 a 1950 (Rotival y Lambert en una historia de gestiones diplomáticas, contratos y zancadillas)

Juan José Martín Frechilla*

Con el apoyo de fuentes documentales, de los archivos diplomáticos franceses y de los organismos municipales venezolanos, se reconstruye una historia del proceso de introducción y difusión del urbanismo francés en Venezuela desde 1936 hasta el decenio de los años cincuenta. Para lograr este objetivo, se sigue la trayectoria de los urbanistas Maurice Rotival y Jacques Lambert, así como el papel que desempeñaron en la organización institucional de la planificación urbana en Venezuela.

Esta influencia, que se instaura en el nivel municipal con la creación de la Dirección de Urbanismo y el Plan Monumental de Caracas, terminado en 1939, se consolidará –a pesar de la progresiva apertura de uno de sus mentores, Rotival, hacia la corriente estadounidense– después de la segunda guerra mundial, al constituirse la Comisión Nacional de Urbanismo como el primer organismo nacional de planificación, y por su papel adicional en la formación de recursos humanos.

La documentación revisada permite valorar las gestiones de la representación diplomática francesa para apuntalar influencias y aquilatar negocios posibles en el escenario urbano.

Sin duda, fueron fundamentales para nosotros las consecuencias que el momento europeo de expansión geográfica colonial tuvo espacial y socialmente: de salto en el proceso de acumulación, de transformación radical de las fuerzas motrices y del transporte, de construcción de los grandes estados nacionales, a mediados del siglo XIX. Tanto o más importante que el ferrocarril, que la inserción consciente, deseada y especializada en el mercado mundial, que las puertas abiertas a la hambrienta emigración europea,¹ fue la asunción comptiana de que “el progreso es el desarrollo del orden”, la unidad nacional, la modificación de la estructura jurídico-política del Estado. Adoptamos tan a conciencia el modelo que, Rafael Nú-

* Profesor titular en la Universidad Central de Venezuela.

¹ Y ahora, después que la abundancia es, en parte, resultado del equilibrio poblacional logrado con los que se fueron en el siglo XIX y en la primera mitad del XX –los negocios que hicieron, las remesas que enviaron–, cierran las fronteras sin sonrojarse siquiera.

ñez en Colombia, Roca en Argentina, Santa María en Chile, Latorre en Uruguay, Alfaro en Ecuador, Ruy Barbosa en Brasil, Porfirio Díaz en México y Guzmán Blanco en Venezuela, años más años menos, asumen simultáneamente el proceso de modernización de nuestras sociedades, que incluye también, la modernización de sus capitales.² Poco importa para el caso el desigual éxito de la empresa, plasmado en los modestísimos bulevares caraqueños y en las gigantescas avenidas bonaerenses. En el último cuarto del siglo XIX, se impuso también en toda América Latina, de acuerdo con posibilidades, particularidades e intereses, la modernización de la morfología urbana. El modelo fue París, como “metrópolis de imitación”, arrastrándose además de códigos y formas, de tecnologías y procedimientos, consecuencias similares en cuanto a los resultados sociales y económicos. Crecimiento, concentración y ensanche de las ciudades que tendrá, en cada país, en cada estructura de exportaciones, en cada presencia del capital extranjero, flujos y dinámicas particulares, así como desiguales manifestaciones en los años treinta, ante la crisis del sistema capitalista, pero clara expresión en la unitaria conversión de la ciudad –del suelo urbano– en negocio.

Modernización del casco antiguo, que estuvo acompañada de un singular salto cuantitativo de población. En 1900, apenas 10 ciudades latinoamericanas superaban los 100 000 habitantes; en 1940, 4 pasaban del millón, 5 del medio millón y 10 más de 200 000. Podemos hablar de una explosión urbana y social. La ciudad concentró la atracción, la posibilidad, la conmoción y las tensiones sociales, hasta producirse progresivamente, en cada país, una masa urbana, heterogénea en su origen y resultante de la mezcla, o integración, a veces traumática y convulsiva, de los inmigrantes extranjeros con los migrantes nacionales y los nuevos sectores de clase media urbana. En 1900 Río de Janeiro tenía 550 000 habitantes, y en 1920 rebasó 1 millón; Buenos Aires en 1895 alcanzó 677 000, y para 1930, 2 millones; São Paulo, 70 000 en 1890 y 1 millón en 1930. Francesco Pereira Passos, Torcuato Alvear, Prato y Dupart, Río Branco, serán los nombres de prefectos, intendentes o gobernadores asociados –entre otros más– a la modernización, a la ruptura del casco antiguo, a su *haussmanización*. El funcionamiento, la eficiencia, el saneamiento de la ciudad irán de la mano con la densificación de los viejos centros, con la deportación a la periferia y con la necesidad de regular, en la estructura urbana, lo público y

² Poco después, ya con discurso formalizado en la teoría del “gendarme necesario”, el suceso será de nuevo continental: Rosas en Argentina, Francia en Paraguay, Machado en Cuba, Leguía en Perú, Siles en Bolivia, Reyes en Colombia, Gómez en Venezuela...

lo privado. Íbamos a reproducir, sin industrialización que lo empujase, el momento, la circunstancia del último cuarto del siglo XIX y el primer decenio del XX, en el cual se gesta en toda Europa, con premura y pasmosa simultaneidad, el urbanismo como disciplina diferenciada. Lo que había sido emprendido con tecnología de ingeniero, con iniciativa de negociante aventajado, con estrategia de policía esclarecido, requería ahora orden y concierto, teoría y manual. El asunto se presentaba por demás complejo: renovación y nuevos desarrollos, lugar de vida y traslado pendular vivienda-trabajo, circulación y acopio de bienes, aducción y recolección de aguas, electricidad y alumbrado, administración y uso del suelo urbano.

Del catálogo y la selección

En Gran Bretaña, Howard presenta en 1903 *Las ciudades-jardín del mañana*, como una concepción para planificar los nuevos asentamientos necesarios; Unwin, en 1909, se acerca a la relación entre densidad y especulación, a la búsqueda de un orden –unidad vecinal– para el crecimiento de las periferias, en *La práctica del urbanismo. Una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*. Mientras tanto, en Alemania, el ritmo de su desarrollo económico, la estructura y composición de las ramas de la actividad industrial, el crecimiento del proletariado, la ausencia de un imperio colonial, las características, en definitiva, del proceso más reciente de concentración de la producción y del capital habían dado al capitalismo alemán, por su amplia utilización de los últimos descubrimientos científicos y tecnológicos, una formidable expansión industrial de consecuencias esenciales, no sólo para el porvenir del mundo, sino también para su territorio y sus ciudades, para la población y su crecimiento, para la puesta en práctica de instrumentos de control, gestión y desarrollo, regionales y urbanos. De modo que cuando en 1903 se celebra en Dresde la Primera Exposición Nacional de Urbanística, con la presentación de los planos directores de 214 ciudades alemanas, se estaban percibiendo, sin lugar a dudas, los resultados del *Manual de urbanismo* de Baumeister, de 1876, y de la *Enciclopedia urbana* de Stübgen, de 1890. En España, muy adelantado y solitario, Cerdá había publicado en 1867 su monumental *Teoría general de la urbanización*, y en Francia, Henard se dedicaba, al comenzar el siglo, a sus *Estudios sobre las transformaciones de París*, que reflejan, convierten en escuela y dan estatuto teórico a las intervenciones en segmentos de ciudad, como decantación del proceso haussmaniano. Intervenciones puntuales o regulación global, unitaria, de la

ciudad, de su crecimiento y construcción; para cualquiera de ambos extremos, un instrumental técnico-científico-estético al alcance en manuales, presentado y discutido en congresos, publicado en revistas. Para el *stadiplan*, su reconocimiento como instrumento de orden económico, de garante de la propiedad y de la estabilidad del mercado inmobiliario, se apoya, además, en el desarrollo teórico contemporáneo de la economía espacial, con Von Thünen, Weber, Lösch y Christaller a la mano. Cuando en 1910 se celebró en Berlín la Exposición Internacional de Urbanística, en medio de la cual se presentaron también los proyectos del Concurso para el Planeamiento del Gran Berlín, se asistió asimismo al registro histórico de lo que serán hasta nuestros días los límites del escenario, y del mejor cuadrilátero, sobre la cuestión urbana, sobre sus necesidades teóricas, sus recorridos de acción, métodos, estrategias e instrumentos. No en vano estaban presentes Sitte, Baumeister, Henard, Hegemann, Agache, Ebertstadt, Jansen, Unwin, Stübben, Prost..., entre muchos otros. Le Corbusier, a los 23 años, en viaje de estudios por Alemania, diría: “visitaba todo, preguntaba todo, vi todo lo que Alemania había construido. Una organización extraordinaria, una producción inmensa” (Petit, 1965: 38).

Sobre este catálogo de posibilidades, América Latina tuvo la oportunidad –es un decir– de comenzar a escoger, entre las dos guerras, la orientación teórica e instrumental para la renovación y el desarrollo urbano de sus ciudades; la presencia estadounidense –en el asunto– sería posterior. K.H. Brünner –primero en Chile en 1929 y luego en Bogotá en 1935–, D.-Alí Agache –entre 1927 y 1930 en Río de Janeiro–, Le Corbusier –en 1929 en Buenos Aires, Montevideo, São Paulo y Río–, Lambert y Rotival –en Caracas desde 1936– fueron seleccionados del catálogo. Pero, cuidado: nada de un proceso organizado, detallado, minucioso en la evaluación de ventajas, en el establecimiento de comparaciones; poco de racionalidad y mucho, sí, de azar y circunstancias, de antesalas y presiones, de telón de fondo, delante del cual, en cada país, van a desenvolverse con muy variable destreza protagonistas de todo tipo. Agentes comerciales, embajadores, encargados de negocios –por algo se llaman así–, oficinas de proyectos y los propios profesionales, junto con, por supuesto, los asesores locales, los ministros y viceministros, la familia de los suegros del presidente, los profesionales recién graduados allá, por no incluir además las variables del caso correspondientes a la coyuntura internacional, los precios de los productos que exportamos o las amistades en Europa del embajador que nos representa. Conseguir un proyecto, firmar un contrato, promover unas ideas, adiestrar a los nuevos profesionales, trabajar en la práctica

de la gestión urbana, sugerir determinadas soluciones y compras, son algunos de los ámbitos de acción de los urbanistas europeos en nuestro continente desde los años veinte. En los dos extremos se encontrarían, por un lado, el plano director desarrollado por D.-Alí Agache (1932) para Río de Janeiro, que nos permite constatar el nivel de competencia profesional con el cual el urbanismo francés –digamos “oficial”– es capaz de sistematizar la investigación de los problemas de la ciudad y proponer desde el ordenamiento de nuevos sectores, con morfología y perspectivas incluidas, hasta la estructuración global de la ciudad, con ordenanzas, reglamentos y procedimientos para la acción y el control anexos; por el otro lado estaría Le Corbusier (1929), a contracorriente, proponiendo, en medio de grandes trazos, para Buenos Aires, Montevideo, São Paulo y Río de Janeiro, una sacudida teórica, una ruptura conceptual frente a la forma de concebir soluciones para los problemas de circulación y vivienda, de descongestión y densificación de los centros urbanos, sustentada en el aumento y la rapidez de los medios de circulación y en el crecimiento de las superficies libres para uso colectivo, como principios centrales del urbanismo moderno; apuntalados éstos por los recursos tecnológicos y la valorización, la rentabilidad del negocio urbano, con el fin de asegurar sin disfraces el éxito, preservando los principios.³

Los intentos de cohesión y desarrollo nacionales emprendidos por Antonio Guzmán Blanco entre 1870 y 1887 no lograron consolidar un proceso de implantación social y físico de la sociedad venezolana. La modernización del Estado y de su legislación, la transformación urbana de Caracas y los 91 kilómetros de ferroca-

³ En nuestro caso, el urbanismo que importamos, así como el proceso para su contratación, más allá de la propuesta cultural que encierra o de las repercusiones morfológicas que promueve, demuestra que posee aristas tecnológicas y comerciales que no deben excluirse, si se desea enderezar el tema hacia una perspectiva histórica menos esquemática o por lo menos más documentada. Respiro yo mismo por la herida. Una revisión de otro tema de los Archivos Diplomáticos del Ministerio de Asuntos Extranjeros de Francia, en París y en Nantes, al comienzo de un año sabático, entre septiembre y noviembre de 1992, y una buena parte de la aproximación a la historia de la planificación urbana de Caracas propuesta por Martín Frechilla (1989; en prensa) resulta incompleta, parcialmente equivocada. Añadir a nuevos documentos encontrados en los Archivos de la Gobernación y del Concejo Municipal del Distrito Federal los del Quai d'Orsay ha permitido ofrecer ahora matices, correcciones, enmiendas y aperturas que reafirman la provisionalidad que afortunadamente anunciaba justo al final del segundo de los trabajos citados: “Por el momento, éstas son las pistas de nuestra historia, y lo que a partir de ellas deseamos que interpreten; no se crean demasiado esta versión, estamos empeñados en proporcionar otras.”

rril (36 de Caracas a La Guaira y 55 de Valencia a Puerto Cabello)⁴ construidos durante su mandato no fueron suficientes. Venezuela no fue la Argentina de esos mismos años; ni la estructura de la propiedad agraria y su producción agropecuaria eran comparables. Venezuela no recibió, ni pudo atraer, los capitales, las maquinarias y la mano de obra que convirtiesen el ferrocarril en una necesidad para la salida de las exportaciones.⁵ Venezuela tuvo que esperar otros hombres –y otras circunstancias– con similares ideas. Los primeros efectos concretos del ingreso petrolero se sintieron en Caracas a la mitad de los años veinte. A las necesidades edicilias de un poder central en crecimiento se sumaron en contrapartida los requerimientos de espacio urbanizado para la población que iba engranando el aparato estatal, o que esperaba adosarse directa o indirectamente a él, en dependencias, servicios públicos o privados, manufacturas. En diciembre de 1935, a la muerte de Juan Vicente Gómez, después de veintisiete años de mandato, el proceso estaba en marcha y asentado; las primeras urbanizaciones privadas hacia el este de la ciudad indicaban la evolución de una estructura social más compleja, emparentada directamente con la renta petrolera, la consolidación de la burguesía comercial, el crecimiento del Estado y el desarrollo de capas medias y militares a su sombra, mientras el oeste confirmaba su vocación popular en urbanizaciones públicas y privadas, en barrios impuestos por la necesidad. Elbano Mibelli, gobernador de Caracas desde febrero de 1936 hasta casi el final de la presidencia de E. López Contreras en 1941, será nuestro “prefecto haussmaniano”. No ocultará la intención ni le molestará la referencia; para afirmarlo, probará la contratación de los urbanistas franceses Prost, Lambert y Rotival. Aquí comienza la historia.

⁴ Para 1919, Venezuela llegaría apenas a los 1000 kilómetros de vías, bajo la administración de compañías extranjeras, en tramos sin conexión alguna y con anchos de vías diferentes.

⁵ En 1865, Argentina (2 777 000 kilómetros cuadrados) tenía 250 km de ferrocarril; en 1870, 732 km; en 1880, 2 516 km; en 1885, 4 502 km, y diez años después, en 1895, 14 116 km. Entre 1857 y 1941 entraron, y se quedaron, en Argentina casi 3 500 000 inmigrantes (más de 60 000 por año). La población de Argentina en 1869 (1 777 870 habitantes) era similar a la de Venezuela (912 000 kilómetros cuadrados); en 1873, 1 783 636 habitantes, y en ambas fechas, Buenos Aires no alcanzaba los 200 000 habitantes, ni Caracas, los 50 000. A comienzos de siglo, Argentina superaba los 7 000 000 de habitantes, Buenos Aires, 1 000 000, mientras que Venezuela apenas llegaba a los 2 000 000 y Caracas sólo tenía 89 133 habitantes.

1936-1940: Caracas puede ser Argel, o viceversa

Sin que al parecer exista relación directa con la muerte de Juan Vicente Gómez, la Société Française de Constructions de Batignolles envió, en diciembre de 1935, a Caracas, como su representante, a Jacques Bedel, con el objeto de estudiar el mercado venezolano de obras públicas y sacar provecho concreto de sus pesquisas.

En apenas seis meses –por lo demás, agitados en la vida del país–, Bedel consiguió que el gobernador Mibelli le encargase el estudio de un vasto programa de obras, que incluiría distribución de agua y de gas, construcciones escolares, edificios municipales, entre otras, cuyo financiamiento, por un monto de un centenar de millones de francos franceses, debería ser evaluado. No parecía la encomienda del gobernador encerrar por el momento ningún compromiso. El embajador francés,⁶ Armand Barois, subrayaba, en un telegrama enviado a su ministro de Asuntos Extranjeros, “el interés del programa para nuestra influencia y nuestra industria” (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 26-06-36).⁷ El interés económico y diplomá-

⁶ En realidad no se trataba del embajador, pues para esa fecha las relaciones diplomáticas entre Venezuela y Francia tenían nivel de legación y el rango correspondiente era el de ministro de Francia en Caracas; sólo a partir de julio de 1946 las relaciones entre los dos países se elevaron al rango de embajadas, pero por facilidad vamos a denominar embajador al más alto representante francés en Caracas, en el momento al que nos estamos refiriendo. Luego de la ocupación, Barois abandonó el cargo, siendo nombrado enviado extraordinario y ministro plenipotenciario por el gobierno de Vichy el conde Hugues B. de Montbas, Castéran aparecerá primero como delegado del Comité Nacional Francés de Londres (17 de agosto de 1943); luego, al terminar la guerra, pasará a ser enviado extraordinario y ministro plenipotenciario (29 de agosto de 1945), rango este último que también tuvo Gaucheron (4 de febrero de 1946) durante los pocos meses que estuvo en Caracas hasta su suicidio, quedando entonces un encargado de negocios, Medioni (18 de mayo de 1946), como responsable hasta el establecimiento de las relaciones al nivel de embajada. Los agregados comerciales, los primeros secretarios o los encargados de negocios, cuando no suplen al máximo representante, se indicarán por su cargo.

⁷ Las siglas corresponden al Ministère des Affaires Étrangères-Archives Diplomatiques, ubicados en París. Como la casi totalidad de la documentación consultada en estos archivos está en francés, la traduciremos en cada caso sin indicar el “T.d.A.” usual; abreviaremos desde ahora como MAE-AD-Nantes los archivos diplomáticos localizados en esta otra ciudad. La denominación, volumen o cartón depende de la forma de clasificación inicial de la documentación y es independiente de si se encuentra o no microfilmada; indicaremos, finalmente, cuando exista, la fecha del documento. Omitimos el número de la página por cuanto de las series consultadas solamente algunas poseen una numeración agregada en el proceso de catalogación.

tico del caso se confirmó cuando, pocos días después, el agregado comercial de la legación francesa se dirigía directamente a su ministro de Comercio e Industria en París, informándole de las gestiones de Bedel junto con Raoux, representante de la compañía Schneider ante el ministro de Obras Públicas venezolano (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 72, 4-07-36). La conclusión de estas entrevistas, a las cuales asistió el agregado comercial, fue que si se pretendía obtener contratos de obras públicas en el país era preferible tener una oficina de estudios permanente en Caracas con uno o varios técnicos franceses calificados. Percepción sin duda correcta por una doble razón: Tomás Pacanins, el ministro de Obras Públicas, tenía entre sus proyectos que el Congreso aprobase una ley de Licitaciones, y el Colegio de Ingenieros, por su parte, intentó de manera sistemática que fuesen compañías establecidas en el país las que contratasen con el Estado.⁸ Pero el tema final del informe del agregado comercial nos interesa especialmente:

Debo también señalarle [le indica al ministro de Comercio e Industria francés] que el gobernador de Caracas ha encargado a nuestro compatriota el Sr. Jacques Bedel la elaboración, junto con los técnicos calificados necesarios, de un proyecto completo de urbanización para la ciudad de Caracas. El Sr. Bedel, que se encuentra en contacto con importantes grupos franceses de urbanismo, se propone traer a Caracas, lo antes posible, un arquitecto francés especializado en trabajos de urbanización, con el fin de establecer, junto con él, el proyecto solicitado por el gobernador de Caracas.

Con respecto a los contactos anunciados, y a la forma como se concluyeron los acuerdos, Jacques Lambert –uno de los urbanistas contratados– nos presenta una cronología titulada “Affaire:

⁸ El ingeniero Tomás Pacanins –hermano mayor de Guillermo Pacanins, gobernador de Caracas entre 1950 y 1958– no era miembro del Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV) porque su título no era revalidable; sin embargo, en una sesión de la Junta Directiva del CIV, a la cual fue invitado a los pocos días de su nombramiento como ministro, declaró que: “aun cuando no era miembro de esa corporación, siempre la había visto con interés y cariño, y que antes había pensado que si algún día llegaba al Ministerio de Obras Públicas (MOP) daría a los ingenieros el puesto que dignamente les corresponde” (Libro de Actas del Colegio de Ingenieros de Venezuela, LA-CIV, 6-01-36). Logró su propósito porque entre el 1 de enero de 1936 y el 1 de agosto de 1938, periodo en que estuvo al frente del MOP, amplió y consolidó su sala técnica, impulsó el recién creado servicio aereofotográfico –los primeros planos de Caracas logrados a partir de fotografías aéreas son de esa época– y estableció una normativa moderna para la contratación y planificación de las obras públicas, que fue seguida después por sus sucesores.

Urbanisme à Caracas et au Venezuela” (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, carta: 7-05-38, informe: 3-05-38). Según dicha cronología, se desarrollaron dos iniciativas paralelas. Por una parte, el urbanista francés Maurice Rotival y J. Bedel se entrevistaron a comienzos de 1936 en relación con la urbanización de Caracas, mientras que entre abril y mayo Lambert se carteo con Barois, el embajador francés, sobre el mismo tema. Como el propio embajador lo confirma, Lambert le expresó su deseo de venir a Venezuela, “donde esperaba que las autoridades podrían utilizarlo en los trabajos de ordenamiento y embellecimiento de la ciudad” (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 14-09-37). Propósito que fue transmitido al gobernador de Caracas, aclarando éste que “sin desconocer la importancia de una misión de ese tipo, ella debía ser asumida por el interesado sin compromiso por parte de las autoridades municipales”. El embajador fue sin embargo más allá, entrevistándose con el ministro de Obras Públicas venezolano en mayo de 1936, luego de lo cual sugirió a Lambert “la conveniencia de un entendimiento entre los urbanistas por medio de la puesta en contacto con el Sr. Rotival y el Sr. Bedel”. En julio de 1936, Lambert y Rotival llegaron a un acuerdo preliminar, que ahora debía ampliarse con el grupo Batignolles-Schneider. Las entrevistas entre ambos grupos concluyeron el 6 de agosto con el establecimiento de “un protocolo de entendimiento entre el grupo de obras públicas y el grupo de urbanistas en relación con las obras y la urbanización de Caracas”, para enviar a Venezuela dos misiones: una con Lambert, en representación de los urbanistas, y otra de ingenieros; ambas financiadas por el grupo Batignolles-Schneider (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 3-05-38). Pero el 8 de agosto, a los dos días del acuerdo contraído, el grupo empresarial informó a los urbanistas que, en vista de la importancia de los trabajos y operaciones en perspectiva en Venezuela, han decidido comenzar negociaciones con el Groupe Grands Travaux de Marseille, Fougerolles, Société Générale d’Entreprise, con el fin de poder presentar un grupo técnico francés de primera categoría, “al cual sería conveniente unir un grupo de urbanistas de una importancia similar”.

Después de trabajar nueve años en Marruecos, desarrollando para Fez, Rabat, Casablanca y Marrakech un urbanismo colonial adecuado a la gestión administrativa y militar del mariscal Lyautey, Henri Prost estaba sin duda consagrado como el urbanista francés más importante; consagración certificada –además de por otros importantes trabajos en Francia y en el extranjero– por el proyecto de ordenación de la región parisina –a su cargo desde 1932–, por la di-

rección de la Escuela Especial de Arquitectura, por ser profesor del Instituto de Urbanismo de París, por la fundación y dirección de la revista *Urbanisme*, por ser miembro de la Academia de Bellas Artes y por presidir la Sociedad Francesa de Urbanistas y la sección francesa de la Unión Internacional de Arquitectos. A los 62 años –diez más que Lambert–, Prost había desarrollado y consolidado su carrera de urbanista con éxito y sin contratiempos –estaba instalado en Marruecos durante la primera guerra mundial–, a diferencia de Lambert, que apenas tuvo tiempo de abrirse camino profesionalmente antes de ser llamado a filas.

Un vistazo al currículum de Lambert⁹ y se percibe –por lo menos hasta cuando Prost lo incorporó al proyecto de la región parisina, en 1932-1934– una carrera profesional llena de pellizcos aquí y allá, de asesorías relámpago o de simples recorridos en búsqueda de trabajo; tomemos en cuenta también los tiempos de los viajes: entre 1922 y 1929, siete contratos en Nueva York, Chicago y Washington, uno en México en 1928, otros en Chile y Argentina entre 1929 y 1930, simultáneos con otros trabajos en Francia. Una “misión de urbanismo” –expresión que utiliza¹⁰ por Grecia, Egipto y el Levante lo ocupa durante 1931; 1932 lo destinará a una “campana de urbanismo” por Holanda, el norte de Alemania, los países escandinavos, Checoslovaquia y Suiza. Es posible reconocer en esto tanto los rasgos inevitables de “generación perdida” como las propias dificultades del mercado de trabajo francés en el área urbana en los años anteriores a la segunda guerra mundial¹¹ y en los posteriores a ésta, a los cuales se podrían añadir las características de la formación profesional todavía con fuertes raíces *beauxartianas*.

Pero, en todo caso, Lambert a los 52 años no era un urbanista suficientemente reconocido e importante como para enfrentar las expectativas del mercado venezolano, según las vislumbran los empresarios. Prost sí cumplía los requisitos. Y a finales del mes de agosto de 1936 quedó constituido el grupo Prost, Lambert y Rotival, “para estudios, trabajos y operaciones de su especialidad

⁹ Hemos podido revisar dos currículos de Lambert, uno adjunto a una carta del 13 de julio de 1937 con la oferta de trabajo a Mibelli presentada por Prost, Lambert y Rotival, en el Archivo del Concejo Municipal del Distrito Federal, caja 1937 (desde ahora A-CM-DF), y otro de cuando buscó ser contratado en 1946 en Venezuela (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79).

¹⁰ Es significativa la multivalencia de misión, que recuerda mucho la “evangelización” urbana, cuando, además, Lambert sustituye “misión” por “campana”, al no tratarse del sur sino de la Europa nórdica y central.

¹¹ Esta apreciación proviene de Christian Topalov, luego de un *fructífero* intercambio de opiniones sobre la proyección del urbanismo francés en América Latina (París, 30 de octubre de 1992).

en Venezuela”, en unión del Consorcio de Obras Públicas promotor de la iniciativa (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 3-05-38). El 28 de agosto, el grupo Batignolles-Schneider informó a los urbanistas que las negociaciones entre ellos y la empresa Fougerolles continuaban, pero que parecían orientarse, por el momento, solamente hacia el campo de las obras públicas, dejando por lo tanto obsoleto el protocolo del 6 de agosto sobre el urbanismo y el financiamiento del viaje de Lambert a Caracas, en consecuencia.

Entre tanto, en Caracas, Bedel y el gobernador Mibelli ventilaron en la prensa la necesidad y los alcances de un plan para Caracas, avanzando los nombres de Lambert y de Rotival, generando una polémica “que ha provocado la formación de diferentes grupos de técnicos autóctonos para estudiar y preparar proyectos de plan para Caracas” (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 3-05-38). Lambert escribió lo anterior en mayo de 1938 en Caracas, después de haber obtenido el contrato con la Gobernación del Distrito Federal, pero sin duda se refería al plan de desarrollo urbano elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y la Asociación Venezolana de Ingenieros entre octubre y noviembre de 1936 (Martín Frechilla, 1989: 90).

Sin embargo, las dificultades y el retraso en la obtención del contrato no parecían provenir solamente de la “indiscreción” de Bedel y Mibelli, sino, además, del laborioso camino seguido en las negociaciones para el establecimiento del consorcio francés de obras públicas, que dejó definitivamente de lado al grupo de urbanistas. Esta última decisión fue oficialmente comunicada a Lambert y Rotival por Benezit, director de la empresa Schneider, el 1 de diciembre de 1936, en una reunión en París en la cual les presentó, además, al ingeniero Mathieu, quien había sido designado para determinar directamente en Caracas cuáles eran los contratos de obras públicas posibles. Al parecer, la Schneider no confiaba demasiado en los informes de Bedel, agente en Venezuela de Batignolles, su socio empresarial.

En todo caso, en lo que respecta al plan para Caracas, el grupo de urbanistas constituido no desechó la posibilidad de trabajar en Venezuela, pero requería financiamiento para negociar sobre el terreno un contrato. En julio de 1937, un nuevo grupo quedó constituido y, por primera vez aparecieron los nombres de Wegenstein y de una empresa, la Sociéte Etefu, financiadora del viaje de Lambert a Caracas (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 3-05-38). Quedó de este modo establecido el sentido, la intención, el contenido y las circunstancias de la carta que oficialmente enviaron Prost, Lambert y Rotival al gobernador Mibelli,

desde París, el 13 de julio de 1937, en la cual anunciaban el viaje a Caracas de Lambert y Wegenstein (A-CM-DF, caja 1937). Las peripecias de la traducción de esta carta –que estaba acompañada del currículum de Lambert– y su contenido fueron pretexto para nuevos escarceos entre Mibelli –designado por el presidente de la República– y el Concejo Municipal del Distrito Federal –en manos de la oposición desde el 17 de julio de 1937–, en el momento que la comunicación de los urbanistas franceses llegó a Caracas y fue sometida a la consideración del Concejo Municipal el 2 de agosto de 1937 (Martín Frechilla, 1989: 78-81).

De modo que el viaje de Lambert y Wegenstein se limitó sólo al primero ante la respuesta del Concejo Municipal:

...que se comunique al ciudadano gobernador para que a su vez lo transcriba a J. Lambert y M. Rotival, firmantes de la carta original en francés remitida, que el Concejo Municipal no tiene por qué intervenir en el viaje que proyectan a esta ciudad y que de llegarse a efectuar será por cuenta y riesgo exclusivo de dichos señores M. Lambert y M. Rotival [Libro de Actas del Concejo Municipal del Distrito Federal, LA-CMDF, 8-09-37].

Pocos días después –lo cual muestra un eficiente trabajo por parte del embajador francés en Caracas–, Barois se dirigió a su ministro de Asuntos Extranjeros, explicando con detalle la situación, poniéndolo al corriente de las sucesivas gestiones desde abril de 1936 ante el gobernador Mibelli, apreciando la decisión del Concejo Municipal como “prudente, a fin de no asumir un compromiso formal ante la opinión pública ni comprometer tampoco las finanzas de la ciudad”. Solicitaba además en la comunicación que, si Lambert se dirigía antes de su viaje al ministerio de París, se le indicase que, si bien existía un interés general en la misión, “las autoridades venezolanas, siempre circunspectas, no desean comprometerse hasta tanto no hayan tenido contacto con él o con cualquier otro de sus asociados”. Finalizaba la carta afirmando “que sería una ventaja muy apreciable, desde el punto de vista de nuestra propaganda artística, que Caracas sea embellecida y modernizada por urbanistas franceses”, solicitando, además, para el caso en que esta iniciativa se definiera favorablemente, “que nuestra Administración de Bellas Artes ofrezca a la ciudad de Caracas un pequeño conjunto, como una fuente o una estatua, para adornar una de las plazas de la capital” (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 14-09-37).

El 8 de noviembre de 1937 llegó a La Guaira Jacques Lambert; lo recibieron Marchi, encargado de negocios de la embajada, y Bedel; el 10 de noviembre, el gobernador Mibelli le concedió la

primera audiencia, a la cual asistieron nuevamente Marchi y Bedel. Después de esta visita de cortesía, el 12 de noviembre, Bedel reconoció las dificultades que tenía para continuar apoyando a Lambert en los otros niveles de la administración pública venezolana –y muy particularmente con el ministro de Obras Públicas, Tomás Pacanins– y puso a Lambert en relación con la empresa venezolana de Zuloaga y Guinand.

Estas dificultades ya habían sido resentidas por el propio Lambert, quien “había percibido una cierta frialdad y casi hostilidad, sobre todo por parte de los ingenieros más importantes agrupados en el Colegio de Ingenieros”,¹² según relató el embajador francés al ministro de Asuntos Extranjeros en París, agregando: “no hubo que buscar muy lejos la causa de la actitud de las autoridades competentes del Ministerio de Obras Públicas. El Sr. Lambert desde su llegada se ha mostrado demasiado en compañía del Sr. Bedel” (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 25-04-38).

Superado el “incidente Bedel”, el mismo Lambert reconoció y subrayó que la ayuda recibida, entre noviembre de 1937 y abril de 1938, de Alfredo Guinand para las entrevistas con las autoridades venezolanas había sido “continua y muy eficaz”.¹³ Durante esos meses, además de ocuparse de preparar varias modalidades de contrato, Lambert visitó –acompañado del embajador Barois–, al ministro de Relaciones Exteriores, Esteban Gil Borges, y al ministro de Obras Públicas, Tomás Pacanins acompañado de Regnier, agregado comercial. El 21 de marzo, el gobernador Mibelli le consiguió una audiencia con el presidente López Contreras, y lo acompañó.

El ambiente favorable fue finalmente logrado; el 6 de abril, Mibelli decretó la creación de la Dirección de Urbanismo del Distrito Federal; días después, “con el apoyo constante de A. Guinand” –insistía Lambert–, el gobernador aceptaba el “programa de estudios y trabajos que hay que emprender para la elaboración del Plan de Urbanismo de Caracas”. Estos acuerdos los presentó formalmente, como representante del grupo Prost, Lambert, Rotival y Wegenstein, en comunicación del 23 de abril. El 3 de mayo Mibelli respondió aceptando.

El embajador escribió de inmediato a París exaltando los be-

¹² Podría tratarse de un error de Lambert y estarse refiriendo a la Asociación Venezolana de Ingenieros y no al Colegio de Ingenieros de Venezuela. Confirmaría el error el hecho de que en los libros de actas de las sesiones del CIV no aparece ninguna mención del asunto; sólo la solicitud de la AVI al CIV para que nombre un representante en el equipo que elabora el plan de urbanismo para Caracas (LA-CIV, 19/26-11-36).

¹³ No está de más recordar que Lambert escribió su informe el mismo día que Mibelli le respondió aceptando las condiciones del contrato.

neficios económicos y culturales por venir y recordando que “una estatua, una fuente o una obra de arte verdaderamente francesa sería una donación de Francia que el gobierno de Venezuela apreciaría”, asegurando, de paso, que Lambert “encontrará un lugar adecuado para ubicarla y resaltar su valor” (MAE-AD-París: serie Amérique 1918-1940, vol. 34, 7-05-38).

Para junio, la primera solución del plan urbano de Caracas estaba lista; en agosto llegó de París el proyecto para el mercado de San Juan y ya estaba definida la segunda solución; en julio de 1939 el Plan Monumental de Caracas fue presentado ante el Concejo Municipal. En esa fecha Lambert ya no se encontraba en Caracas; Prost lo había enviado a Turquía, donde continuó trabajando hasta marzo de 1941, cuando regresó a Francia y fue finalmente nombrado, durante la guerra, inspector general de urbanismo en Lyon.

Quien sí se quedó para enfrentar –junto con los profesionales venezolanos de la Dirección de Urbanismo de la Gobernación– el proceso de discusión y convencimiento de la Comisión Especial del Concejo Municipal, designada para estudiar el Plan de Urbanismo para Caracas, fue Maurice Rotival (A-CM-DF, caja 1939, núms. 311-384, carpeta 343). Durante los meses de julio y agosto de 1939, los concejales recibieron de C. Pardo Soublette, L. Martínez Olavarría, C. R. Villanueva, G. Wallis, E. Pardo Stolk, C. Guinand, E. García Maldonado y M. Rotival explicaciones de todo tipo.¹⁴ Primero revisaron en las actas de las reuniones de la Dirección de Urbanismo de la Gobernación los temas, la orientación de las discusiones y los acuerdos; después decidieron un método de discusión del propio plan, comenzando por el aspecto técnico: las zonas, la cuestión social (viviendas obreras, migración, mercados...), el tráfico, el ornato, la higiene; luego, el aspecto financiero: costo total y de cada etapa, forma de realización, posibilidades económicas, empréstito, deuda municipal; y finalmente, el aspecto legal: expropiaciones (procedencia), legislación, proyecciones hacia regiones colindantes.

Para apoyar el proceso de discusión, la Dirección de Urbanismo de la Gobernación presentó para lectura y análisis de los concejales, dos textos que llaman la atención, entre otros dedicados al tráfico urbano y a la modernización de las ciudades. El prime-

¹⁴ El primer informe de la comisión, del 15 de julio de 1939, lo firmaron los concejales Germán Suárez Flamerich, José Antonio Marturet, Rafael Heredia, Manuel Vicente Rodríguez Llamozas, Carlos H. Reverón y J. B. Ascanio Rodríguez; sin embargo, el informe final del 29 de abril de 1940, presentado, discutido y aprobado en esa fecha por el Concejo Municipal, lo firmaron Germán Suárez Flamerich, José Antonio Marturet, Rafael Heredia, Manuel Vicente Rodríguez Llamozas, Carlos H. Reverón, Martín Vegas y Luis Lander (A-CM-DF, caja 1939, núm. 311-384, carpeta 343).

ro, de Karl H. Brünner, correspondía a un fragmento de su libro *Evolución del urbanismo moderno*, y el segundo era la parte relativa a “Le zoning” de un trabajo sobre el plano director de Argel, sin el nombre de un autor que lo identificase.¹⁵ Brünner hacía una revisión crítica del urbanismo, desde los “grandes trabajos” a la francesa hasta el desarrollo de las tendencias artísticas en Alemania, con Camilo Sitte, y luego exponía las urgencias y las respuestas que, desde el punto de vista de la higiene urbana, ofreció el urbanismo alemán a los fuertes problemas de vivienda y desarrollo urbano. El texto, con algunas citas de Mumford, Sitte, Eberstadt y Howard, se presentaba mucho más como discurso cultural, con algunos detalles, especialmente sobre higiene, que como una orientación práctica o instrumental, y sin que, por otra parte, apareciera registrada con alguna fuerza la experiencia, recientemente liquidada, de la República de Weimar.

Hoy, el jardín adyacente a la casa en una población moderna no sólo constituye una exigencia higiénica sino también una necesidad de carácter económico-social. De esta tendencia de proporcionar al habitante urbano cierta posibilidad para su alimentación propia, nació la idea de las colonias de granjas, que se crearon como nuevos suburbios o poblaciones satélites, independientes del núcleo central.

Aun estando referido a Argel, el texto sobre zonificación sí parecía querer cumplir un papel orientador, más práctico, en su evidente articulación con los problemas del momento en Caracas. Tanto la mayor parte de las líneas conceptuales que lo sustentan como la propia definición de las zonas podrán reconocerse en el texto y la orientación del Plan Monumental de Caracas de 1939. Argel “no es solamente una gran ciudad, es una capital, el corazón de un país; su región le es tributaria y participa de su grandeza, que es también la de todo el país”, de ahí la necesidad de un plan director que redujera las pérdidas, sobre todo en dinero. No se ocultaban en ningún caso las dificultades y contradicciones entre la zonificación y el derecho de propiedad, y se reseñaban las últimas disposiciones del Consejo de Estado de Francia, cuya decisión del 23 de febrero de 1934 ha-

¹⁵ Este texto en francés concuerda con la referencia que ya teníamos de la revista *Urbanisme* (núm. 88, 1965: 24), en la que se señala que Henri Prost fue llamado a mediados del decenio de los treinta, cuando lo habían contratado para el plan para la región parisina, para que preparase otro para Argel, capital, y su aglomeración. Para este propósito, Prost organizó un equipo con Raymond Coquerel y Maurice Rotival; el texto sobre zonificación pertenece casi sin duda a ese trabajo y muy probablemente fue escrito por Rotival.

bía finalmente reconocido que el derecho de propiedad podía limitarse cuando el beneficio colectivo lo requiriese. Pero, sin duda, será en el propio establecimiento de los cinco tipos de zonas para la aglomeración argelina –rural, espacios libres, aglomerada (vivienda colectiva, comercio y oficinas), residencial e industrial–, con el fuerte elemento influyente de la situación colonial, donde podemos confrontar la mayor correspondencia con las decisiones asumidas para Caracas; manifestándose con más claridad la estructura colonial en el uso residencial, en “la vivienda de los indígenas”; problema potenciado por la emigración del campo a la ciudad, “movimiento creciente, [que] corre el riesgo de tomar una dimensión inquietante”, por lo cual era necesario, además de controlar la urbanización privada,¹⁶ asumir las tendencias de los indígenas a agruparse. Esto conducía “poco a poco a que el europeo abandone el barrio indígena”, lo que hacía necesario reservar zonas residenciales para los indígenas, completamente independientes de los barrios europeos –con una barrera de área verde que ofrecía ventajas estéticas e higiénicas–, pero no muy alejadas de los sitios de trabajo. Comprendiendo el alcance, o la interpretación de lo dicho, se aclaraba, a la defensiva: “en materia de *zoning*, no se trata de imponer una clasificación de los indígenas, de acuerdo a su posición social o su raza, sino de buscar el lugar en el que cada uno se sentirá más a gusto”.¹⁷

En Caracas, sin indígenas ni europeos, los usos del suelo del plan de 1939 reflejaban también el sentido general de diferenciación social, de homogeneización de cada una de las áreas residenciales –casas para obreros, casas para empleados– del urbanismo colonial, al cual se superponen otros usos –casas industriales– y categorías más cercanas al establecimiento de densidades –casas colectivas de cuatro pisos y de dos–, en vez de tipologías sociales. Finalmente, otra característica destacada del texto de apoyo sobre la zonificación en Argel es que presentaba referencias a la cultura urbana más reciente –y no exclusivamente europea–, con citas que incluían la *Town Planning Act* 1929 inglesa, para destacar la interdicción de edificar viviendas en los terrenos no incluidos en las áreas de extensión; “el

¹⁶ Un sólido argumento se expone al respecto: “las urbanizaciones defectuosas crean graves perjuicios a la comunidad: es fácil corregir o reformar un proyecto; es prácticamente imposible revertir una urbanización construida”.

¹⁷ Ésta ha sido una de las críticas que reiteradamente esgrimía Antonio Cruz Fernández, primer director de la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano de Caracas, contra el plan de 1939: su carácter segregador por clases sociales.

Plachenaufteilunge alemán, que obliga a los planes regionales a prever reservas para los bosques, la agricultura y la horticultura, reservas que en ningún caso pueden ser cambiadas en su afectación”, como una de las tendencias de las nuevas leyes del urbanismo, y el Análisis de la Comisión Regional de Nueva York, en relación con la distribución de terrenos de juegos, con datos precisos sobre los ingresos obtenidos por la ciudad por los parques, añadiendo que “los americanos dicen que la belleza se paga; pero nosotros podríamos agregar que en retribución ella paga también, si nos planteamos el valor que pueden adquirir los terrenos que bordean un parque”.

Con las dificultades de toda negociación en la que se enfrentan técnicos y políticos, la comisión especial nombrada por el Concejo Municipal terminó su informe el 29 de abril de 1940. Después de exponer la forma y los alcances del trabajo de la comisión, los resultados de la divulgación del plan –en la revista municipal y en un documental cinematográfico–, reafirmaban su necesidad y razones y criticaban el proceso seguido por la Gobernación: “es sabido el inmenso gasto que hasta la fecha ha significado el funcionamiento de la Dirección de Urbanismo, gasto sumamente crecido y que no corresponde a la labor rendida por el organismo en cuestión”, sobre todo porque además sólo se disponía de un proyecto, habiéndose podido disponer de varios si se hubiese promovido “un concurso internacional entre urbanistas de reconocida competencia”; finalmente, en la misma sesión del 29 de abril de 1940, el Concejo Municipal aprobó el informe de la comisión, y en consecuencia, el Plan Director de Calles y Avenidas.

En ese momento Rotival no estaba en Caracas, sino en Estados Unidos. Supo aprovechar los sucesivos viajes que efectuó durante su trabajo en Venezuela en búsqueda de financiamiento para el plan urbano, pero sin duda, también, en gestión de relaciones públicas y penetración y promoción personal en el mercado de trabajo estadounidense. No tiene otro sentido que se haya llevado a Nueva York bajo el brazo el Plan Monumental de Caracas para presentarlo como credencial de su capacidad ante J. André Fouilloux (1879-1945), arquitecto de origen francés, antiguo alumno de la Escuela de Bellas Artes de París, cercano generacionalmente a Henri Prost (1874-1959) y miembro de la empresa Hood y Fouilloux, que fue la que finalmente –después de Reinhard y Hofmeister, y Corbet, Harrison y Mac-Murray– culminó el proyecto con el cual en diciembre de 1939 se terminó el complejo y azaroso proceso de proyección y construcción del Rockefeller Center (Tafari, 1975: 466-491).

Pero la guerra también tuvo sus repercusiones en la vida de

Rotival,¹⁸ así como en sus proyectos profesionales; debió esperar unos años para poder desarrollarlos.

1946-1950: Caracas se somete al *City Planning*

Leopoldo Martínez Olavarría,¹⁹ uno de los profesionales venezolanos que estarían presentes en todo este primer propósito de estructuración y control urbanos, expuso unos años después, en 1952, una recapitulación de las limitaciones del plan de 1939: por ceñirse solamente al departamento Libertador,²⁰ “quizás ése fue su gran error”, por diferenciar de forma “un poquito arbitraria las diversas clases de residencia”, determinando “sitios de residencia obrera, sitios de residencia de clase alta con grandes lotes, y solamente un pequeño sector para edificaciones verticales. En realidad, el concepto no estaba equivocado: consistía en traducir lo que representaba la ciudad en aquel momento.” Apuntaba un sí en favor del plan de vialidad —el Plan Director de Calles y Avenidas aprobado por el Concejo Municipal—, porque el problema del tráfico era considerado ya, con más de 10 000 vehículos matriculados, insoluble. La aplicación del plan enfrentó “una serie de demandas ante los organismos legales correspondientes, con las consiguientes anulaciones de casi todas las disposiciones contenidas en él [...] En esa situación nos encontramos en el año de 1945 con una ciudad que había variado completamente.”²¹

Efectivamente, en 1945 algunas cosas habían cambiado. El Banco Obrero había sellado —en la reurbanización de El Silencio,

¹⁸ Antes de salir definitivamente para Estados Unidos, ofreció alistarse en el ejército francés. El capitán Bernard del Comité Nacional Francés de Londres envió un telegrama a Caracas, sobre la oferta de alistamiento de Rotival, efectuada el 25 de agosto de 1940, pero transmitida a Londres el 11 de junio de 1941. El llamado a filas lo recibió la embajada en Caracas el 5 de septiembre de 1941: “He transmitido su cable a Rotival, actualmente en Estados Unidos.” Un mes después, el 1 de octubre de 1941, ante la falta de respuesta de Rotival, llegó otro telegrama desde Londres para Raymond Vis del Comité Nacional Francés en Caracas: “sírvese telegrafarnos la dirección de Rotival para que podamos establecer contacto directo con él, ya que todavía no hemos recibido su respuesta. Francia Libre” (MAE-AD-París: serie Guerre 1939-1945, vol. 422).

¹⁹ En el momento de la contratación de los franceses, era ingeniero municipal de la Gobernación del Distrito Federal; luego, en 1946, fue el primer y único presidente de la Comisión Nacional de Urbanismo, hasta su eliminación en 1957.

²⁰ El área urbana de Caracas se extendía esos años sobre el departamento Libertador del Distrito Federal y sobre el distrito Sucre del estado Miranda.

²¹ Estas citas corresponden a la transcripción —no corregida— de la exposición que el doctor Leopoldo Martínez Olavarría hizo en el Colegio de Ingenieros de Venezuela para presentar en 1952 el Plano Regulador de Caracas (Archivo del Colegio de Ingenieros de Venezuela, A-CIV).

con viviendas multifamiliares para la clase media en el centro de la ciudad— un sentido radicalmente distinto al desplazamiento propuesto por el plan de 1939 hacia ese sector de todo el complejo de edificaciones político-administrativas del Estado, y a la propia avenida Bolívar, como eje de la estructuración urbana de la ciudad. Pero la guerra en Europa y el apoyo financiero estadounidense obtenido por Diego Nucete Sardi, director-gerente del Banco Obrero, para la construcción de El Silencio (1942-1945), afirmaron con claridad el amarre tecnológico —junto con el político y el económico— para la producción de petróleo y asentaron de ese modo las bases de un esquema de relaciones con una polarización hegemónica nueva que al finalizar la guerra cuajó en todas sus dimensiones.

Caracas recibió, además, otra intervención significativa durante el gobierno de Isaías Medina Angarita (1941-1945): la creación del Instituto Nacional de Obras Sanitarias en 1943 y la firma, poco después, del contrato entre la municipalidad del Distrito Federal —Gobernación y Concejo Municipal— para el otorgamiento de la concesión exclusiva de explotación de los acueductos municipales y la ejecución de obras. En agosto de 1941, a los pocos días de haber anunciado el gobierno su intención de iniciar —con la reurbanización de El Silencio— una política social de vivienda de envergadura, para lo cual viajó el director-gerente del Banco Obrero a Nueva York, el Ministerio de Obras Públicas firmó un contrato con la Consulting Engineers C.A., por medio del cual la empresa estadounidense se comprometía a presentar un anteproyecto completo para resolver el problema del abastecimiento de agua de Caracas y de su sistema de cloacas.

En menos de un año —mayo de 1942—, el informe estuvo listo; las obras alcanzaron una cifra superior a los 80 millones de bolívares,²² siendo una parte sustantiva del conjunto del Plan de Obras Públicas presentado para el periodo 1941-1946 por el presidente Medina Angarita al Congreso Nacional. Pero, por encima del aspecto cuantitativo, interesa resaltar que el informe, la envergadura del financiamiento requerido y la estructura administrativa precisada para la construcción de las obras plantearon con toda claridad la necesidad de establecer el área metropolitana de Caracas para el abastecimiento de agua, con un programa de obras, tanto para el departamento Libertador como para el distrito Sucre del estado Miranda, y los montos respectivos.

La necesidad de un área o distrito metropolitano para enfrentar la construcción de acueductos y cloacas en esa escala territorial im-

²² El empréstito obtenido para la construcción de El Silencio fue de 6 millones de dólares (aproximadamente unos 20 millones de bolívares), una parte de los cuales fue obtenida en especie —materiales de construcción—, en un acuerdo que resultó fundamental para una obra ejecutada en plena guerra.

puso, además, la discusión sobre el tipo de autoridad de aguas más conveniente para la ciudad y la evaluación del régimen de concesiones como forma de pago de los empréstitos requeridos.

Así, el negocio del agua para las empresas extranjeras y los empresarios locales se articuló con toda claridad con los requerimientos de unos límites urbanos distintos de las dependencias político-administrativas, abriendo una clara tendencia a que la iniciativa privada, como en el caso de la electricidad, recuperase el negocio de los servicios públicos que siempre había tenido.

La insuficiencia del servicio de agua, producida por la escasez de los acueductos municipales y el desarrollo de la ciudad, puesta en evidencia por la presión de la urbanización privada y el crecimiento de población, hicieron proliferar, sobre todo en el este de Caracas, los acueductos privados. La celeridad con la cual el nuevo gobierno de Medina Angarita firmó el contrato con la Consulting Engineers al poco tiempo de tomar posesión es muestra de la gravedad del asunto, que, a pesar de los pozos y de la captación de aguas superficiales por la urbanización privada, impedía en conjunto, para una población de 341 400 habitantes según el censo de 1941, alcanzar apenas una dotación de 166 litros por habitante y por día; requiriéndose, cuando menos, duplicar esa dotación para un consumo medio.

La seriedad y la diligencia con la cual fue acogido y evaluado el informe de la empresa son otra muestra del interés y la necesidad. El gobernador del Distrito Federal, a los pocos días de recibirlo, enviado por el ministro de Obras Públicas, nombró una comisión especial para el estudio del financiamiento del acueducto de Caracas, de acuerdo con las bases contenidas en el anteproyecto presentado por la Consulting Engineers, y se dirigió al Concejo Municipal sugiriendo que la solución para el financiamiento —ya que la municipalidad no podía contratarlo directamente en el exterior— era un sistema de concesión con una empresa o compañía extranjera,

...que asumiría la administración de las obras y del producto bruto que rindiese, deduciría en primer término los gastos de administración, operación, reparación y mantenimiento; luego, una cuota fija para la municipalidad, a título de compensación por las contribuciones correspondientes a este ramo; y por último, lo necesario para el pago de intereses y la amortización del capital [A-CM-DF: caja 225-250, 9-06-42].

Propuso, además de la comisión y su composición, que el Ministerio de Obras Públicas cooperase con la municipalidad en las negociaciones con la empresa concesionaria. El 18 de agosto el informe estaba listo. Después de analizar los factores que permitirían el financiamiento de las obras —número de suscriptores, consumo por

suscriptor y tarifas—, de reiterar su urgencia e imperiosa necesidad, y que además deberían ejecutarse en menos de cuatro años, concluía que los recursos ordinarios del acueducto no eran suficientes y se precisaba el crédito. Exponía con toda claridad las razones por las cuales era posible obtenerlo en Venezuela, por la existencia de capital ocioso a consecuencia de la crisis mundial, desechando el crédito externo, pero creándose, en todo caso, por si éste fuese necesario, una entidad jurídica privada bajo la forma de una compañía anónima con capital municipal (A-CM-DF: caja 225-250, carpeta 226, 18-08-42).

La respuesta final fue la creación el 15 de abril de 1943 del Instituto Nacional de Obras Sanitarias (INOS), un organismo público de carácter nacional. Respecto a los aspectos técnicos, nadie puso en duda las estimaciones de población basadas en un incremento anual de 2%, aun cuando el Concejo Municipal sí alertó contra un “optimismo exagerado” sobre las obras en relación con el futuro de la ciudad, porque éstas “alcanzarían apenas a dotar normalmente de agua a la población ubicada hoy en la zona metropolitana”, así fuese necesario dejar fuera de dotación a un buen número de barrios del Distrito Federal por debajo de la cuota ofrecida o hubiese que recomendar “la eliminación urgente de esos barrios” (A-CM-DF: caja 582-600, carpeta núm. 596-43).²³ El contrato entre la municipalidad y el INOS para el otorgamiento de la concesión exclusiva de explotación de los acueductos municipales y la ejecución de obras fue firmado a principios de 1943.

Entre 1939 y 1945, no sólo varió entonces completamente la ciudad, como señalaba Martínez Olavarría, sino que, desde la perspectiva de la planificación urbana, las iniciativas y las concepciones mostraban otros signos. Sobre un ámbito urbano desprendido para la intervención de los límites políticos y administrativos, se superpuso con éxito la operación efectiva del Banco Obrero y del INOS, como organismos nacionales sectoriales de planificación en ejercicio.

El contrato: “en busca del tiempo perdido”

La sacudida de la política venezolana, justo al comenzar la posguerra, empujó los temas urbanos y puso también en movimiento a la

²³ Se trata de El Guarataro, Potrerito, San Agustín del Sur “y otros barrios semejantes”. Tomado del informe presentado por la comisión nombrada por el Colegio de Ingenieros para evaluar el plan de financiamiento y el proyecto para las obras del acueducto de Caracas; la integraron Siro Vázquez, Juan Francisco Stolk, Pedro J. Aguerrevere, Gerardo Sansón, Guillermo Herrera Umerez, Diego B. Mejías, J. M. Ibarra Cerezo, M. Vilorio Lugo, Leopoldo Martínez Olavarría, Víctor M. López, Alfredo Paúl y Alfredo Rodríguez; el informe favorable al proyecto de la Consulting Engineers está fechado el 21 de octubre de 1942 (A-CM-DF: caja 225-250, carpeta s/n).

embajada francesa en Caracas.²⁴ El 23 de enero de 1946, Castéran envió un telegrama al Quai d'Orsay en los siguientes términos:

...la eventual construcción de un metro en Caracas por una empresa francesa me parece digno de interés. Estamos en este momento empeñados en que sean confiados a nuestras empresas los proyectos de obras públicas del gobierno venezolano que puedan obtenerse; estas obras permitirían la importación de materiales y el envío de técnicos franceses. Nuestro agregado comercial, Sr. Landiez, recién llegado, prepara un informe detallado sobre estos asuntos [MAE-AD-París: serie Amérique 1944-1952, vol. 11].

Un mes después, las cosas se definieron con más precisión luego de una visita de Landiez al ministro de Obras Públicas, en la cual “el Dr. Luis Landers [sic] pasó revista en la audiencia a los proyectos, realizaciones, necesidades y deseos del gobierno actual” en una conversación que duró por lo menos dos horas y que concluyó con las siguientes decisiones:

...un urbanista y un adjunto solicitados a Francia por uno o dos años para ser encargados de la dirección de una sección de urbanismo que va a ser creada en el Ministerio de Obras Públicas [...] el arquitecto francés designado tendrá la ocasión, al realizar los planes y trabajos de urbanismo que se le encarguen, de desarrollar a la vez la teoría y la práctica de una especialidad que podrán ejercer después, una vez instruidos, los ingenieros recién graduados. El ministro de Obras Públicas desearía fuese nominado el Sr. Maurice Rotival, que ya ha estado en Caracas antes de la guerra, para la elaboración de un plan de urbanismo. En segundo lugar propone los nombres del Sr. Marcel Proust [?] y del Sr. Jacques Greber. De acuerdo con ciertas informaciones el Sr. Rotival ha adquirido la nacionalidad americana y es actualmente profesor en una universidad de Estados Unidos [...] Creo que sería conveniente saber si el Sr. Lambert, que estuvo con el Sr. Rotival en Caracas, aceptaría la oferta o, en caso contrario, puede proponer otro candidato. Me permito insistir sobre la importancia capital que representa para Francia este asunto [MAE-AD-París: serie Amérique 1944-1952, vol. 11].²⁵

²⁴ Nos referimos al golpe de Estado dado por un sector de las fuerzas armadas, al cual fue invitada Acción Democrática.

²⁵ La carta está fechada el 25 de febrero de 1946. La confusión entre Henri Prost y Marcel Proust es demasiado llamativa; y corregida en la propia carta del agregado comercial con la interrogación, en la copia aparece tachada además la “u”, para corregir el apellido. El normal desconocimiento del funcionario francés de los nombres de los franceses especialistas en el área urbana no le permite dudar del segundo, Jaques Greber; sin embargo, creemos que Greber es un error por Lambert, aun cuando fonéticamente sólo la última sílaba sea similar.

Finalizaba la carta con indicaciones bien precisas acerca de los enormes trabajos que se proyectaban en Venezuela, para los cuales “es evidente que el proyectista puede tener una influencia fundamental en las compras que se efectuarán”, solicitando además información concreta sobre la Société des Hauts Fournaux et Fonderies de Pont-à-Mousson y la posibilidad de envío de algunos ingenieros. Una última indicación sobre Luis Lander concuerda totalmente con su actuación pública y valida el conjunto del contenido de la carta: “el ministro me ha dado a entender que habría un gran interés en ver que Francia compita con los suministros norteamericanos que han invadido el mercado venezolano”. Esta puesta en guardia sobre la penetración del mercado venezolano por los productos estadounidenses puede verse como el estímulo de la competencia, como una forma política eficaz, de la cual podía obtener beneficios el país, o simplemente como un sentimiento no muy favorable hacia Estados Unidos. Lo cierto es que tanto la delegación diplomática francesa como el gobierno venezolano actuaron con toda diligencia en este asunto. A los dos días de la audiencia del agregado comercial con el ministro de Obras Públicas, Carlos Morales, ministro de Relaciones Exteriores, se dirigió oficialmente a la embajada francesa en estos términos:

El ministro de Obras Públicas le ha participado a esta cancillería la decisión que ha tomado de constituir una comisión de urbanismo competente y eficaz; el ministro estima que los franceses, por su condición de latinos, comprenden mejor nuestra psicología y se adaptan rápidamente a nuestro medio. Sugiere, en consecuencia, los nombres de los señores Maurice Rotival, autor del Plan de Urbanismo de Caracas [en la zona de Berlín ocupada por Francia], Marcel Proust [en París] y Jacques Greber [en París]; desea además conocer las condiciones en las cuales estos franceses estarían dispuestos a venir a Venezuela [MAE-AD-París: serie Amérique 1944-1952, vol. 11].²⁶

²⁶ Carta del 27 de febrero de 1946 del ministro de Relaciones Exteriores venezolano, con los errores conocidos de transformación del urbanista en novelista, traducida el mismo día de su llegada a la embajada y reseñada en telegrama, de igual fecha, por el embajador a su ministro, con apunte preciso sobre la urgencia del caso: “una cuestión como ésta merece toda nuestra atención y debemos, creo yo, responder con mucha rapidez. Se ruega comunicarse con urgencia con el Ministerio de Obras Públicas.” El interés por el asunto queda reafirmado porque con la misma fecha del telegrama —27 de febrero de 1946—, Castéran, embajador de Francia, se dirigió, ahora por carta, a su ministro de Asuntos Extranjeros, con algunas precisiones: que se trata de la “dirección técnica de la Comisión de Urbanismo” lo que van a poner en manos de los franceses; la sugerencia de 3 500 bolívares para el arquitecto jefe del servicio y de 3 000 bolívares para el adjunto y, finalmente, la solicitud de que, en vez de comunicar el asunto al Ministerio de Obras Públicas, lo hagan al Ministerio de la Reconstrucción y el Urbanismo.

La comunicación, para nosotros, apoya, como habíamos especulado con anterioridad, sin poderlo probar, el papel de Luis Lander en la creación de la Comisión Nacional de Urbanismo y en el papel que se asignó a ésta, escuela de capacitación profesional. Queda sin aclarar la razón de la corta permanencia de Lander en el ministerio, que sólo le permitió crear la Comisión Nacional de Vialidad; no así la de Urbanismo.²⁷ Pero se revela, sin embargo, con algunas bases una interpretación ligada al tema de cuán favorable era Luis Lander a la presencia estadounidense, sobre todo si tenemos en cuenta que al poco tiempo comenzó a desarrollarse bajo la dirección entusiasta de Rómulo Betancourt, presidente de la Junta Revolucionaria de Gobierno, la política de acuerdos comerciales e industriales con el grupo Rockefeller; un elemento que se debe reconsiderar.

Lo anterior sin duda queda asentado, también, en el interés y la seriedad con la que es considerado el asunto por los franceses.²⁸ Durante los primeros días de marzo continuó la correspondencia, esta vez solicitando ingenieros para ser contratados por el Instituto Nacional de Obras Públicas, con indicaciones similares: “si podemos, como lo espero, responder favorablemente a la solicitud del INOS, este primer contacto nos permitirá en el futuro pretender otras ofertas interesantes, tanto en personal como en materiales” (MAE-AD-París: serie Amérique 1944-1952, vol. 11, 1-04-46).

En los meses siguientes, en Francia, se evaluaron las candidaturas. A finales de marzo apareció, como propuesto y aceptado por el ministerio, el nombre de M. Le Caisnes, un arquitecto urbanista miembro del Consejo de la Sociedad Francesa de Urbanistas, para el cargo de “presidente de la Comisión de Urbanismo de Venezuela” (MAE-AD-París: serie Amérique 1944-1952, vol. 11, 30-03-46).

El suicidio en Caracas del embajador francés, a los pocos meses de su acreditación, la investigación y las versiones que circularon sobre el suceso afectaron por lo menos a la correspondencia sobre la contratación de los urbanistas. Sin embargo, el 25 de mayo, el encargado interino de la embajada de Francia en Caracas, Medioni, informó, a nuestro ministro de Relaciones Exteriores que el gobierno de su país había aceptado “separar de

²⁷ La Comisión Nacional de Vialidad fue creada el 10 de noviembre de 1945, y la Comisión Nacional de Urbanismo, el 10 de agosto de 1946.

²⁸ Las diligencias entre las distintas direcciones del propio Ministerio de Asuntos Extranjeros de Francia prueban la importancia y la rapidez. La Dirección América se dirige a la Dirección General Económica, después de informar sobre el propósito del gobierno venezolano de crear una comisión de urbanismo, en estos términos: “estudien con el mayor cuidado los títulos y las cualidades de las personalidades que han sido propuestas por el gobierno venezolano” (MAE-AD-París: serie Amérique 1944-1952, vol. 11, 4-03-46).

los importantes cargos que tienen a Jacques Lambert y Maurice Rotival”, para que pudieran ser contratados en Venezuela; indicaba además que Lambert solicitaba más de 5 000 bolívares al mes (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 25-05-46). A finales de junio, desde París, se informó que los tres candidatos estaban listos para ser presentados al gobierno venezolano: Rotival, Lambert y Le Caisnes.

Al inicio del debate –luego del golpe– para la elección de la Asamblea Constituyente, un cambio de gabinete pareció alterar el proceso de contratación y la propia creación de la Comisión Nacional de Urbanismo. Así lo informó el agregado comercial, Landiez, a su embajador, indicando que el nuevo ministro de Obras Públicas –Eduardo Mier y Terán– no estaba tan entusiasmado como el anterior por la contratación de los consejeros técnicos en urbanismo; que el público venezolano no comprendía muy bien estas cuestiones y, en consecuencia, no entendería que se gastase dinero en ello; sin embargo,

...por otra parte, me ha informado de una entrevista que acababa de tener con el Sr. Rotival, quien como usted sabe se encuentra en Caracas en nombre, creo, de la Fundación Rockefeller. Como resultado de esa entrevista, el nuevo ministro me ha señalado que está planteado un acuerdo con el Sr. Rotival para contratarlo sólo a él, encargándole ciertos trabajos de urbanismo y sobre todo cursos y conferencias a estudiantes venezolanos [MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 16-07-46].

El agregado comercial terminaba su informe criticando al gobierno francés por no haber enviado a tiempo los candidatos, lo cual había permitido que las autoridades venezolanas tuviesen tiempo de reflexionar “e incluso que ciertas influencias extranjeras se manifestasen”. Casi podría afirmarse que, a los ojos de Landiez, Rotival estaba dejando de ser francés.

Si nos atenemos a esta carta, esencial por otra parte para armar un nuevo escenario, pareciera que estamos frente al punto de quiebre, en lo urbano, entre la influencia francesa y la estadounidense en nuestro país, teniendo como pivote el desprendimiento en el propio Rotival de las trazas de sus concepciones urbanas de la preguerra por las actuales, con similares raíces geográficas. Recordemos, para apuntalar otros escorzos, que Rotival no era arquitecto y, en consecuencia, le era mucho más fácil desprenderse de lo que podríamos definir por comodidad como el modelo beauxartiano, que se manifestaba, en el caso del plan de 1939 para Caracas, en la propuesta de renovación urbana para convertir El Silencio en el centro político-administrativo; en la

estructuración vial con la avenida Bolívar como eje *champseli-seano*; en el establecimiento de una zonificación hermanada con la requerida por la presencia colonial francesa en Argel, o también, en la implantación mercantilizada de un proyecto de mercado *prêt-à-porter*; aun cuando en el mismo plan se rescatara la importancia de la inserción, precaria todavía, de la ciudad en la región y en la cuenca del Caribe, o el conjunto de la red vial estructurada en función de la nueva ciudad motorizada.

La teoría del quiebre, en el caso de Rotival, posee otros elementos para asentarla, que incluyen desde la cabeza de playa profesional que éste implantó con sus viajes a Nueva York desde Caracas, a propósito del financiamiento del plan de 1939, hasta la promoción que realizó, justamente con uno de los arquitectos del Centro Rockefeller, pasando por la adquisición de la ciudadanía estadounidense, que debió de suceder antes de su incorporación como comandante de aviación de reserva a las fuerzas armadas francesas organizadas desde Londres;²⁹ quiebre que puede también apoyarse en la independencia con la cual para su propia ventaja se desligó de las diligencias que efectuaba la embajada francesa en Caracas.

En este sentido, la proposición de que Rotival se encargase de la dirección técnica de la Comisión Nacional de Urbanismo provino del propio ministro de Obras Públicas y pudo haber sido sugerida por Carlos Raúl Villanueva, pero en todo caso el ministro estaba al tanto de que Rotival se encontraba al final de la guerra en Berlín con un cargo oficial, y de ahí los trámites diplomáticos emprendidos por el gobierno venezolano y el conocimiento que éste tenía del domicilio de Rotival.³⁰ Además, podemos afirmar que al termi-

²⁹ De acuerdo con la documentación actual, la fecha más probable de salida de Rotival de Caracas es finales de 1939, luego de haber asistido a las reuniones con la comisión nombrada por el Concejo Municipal para evaluar el Plan de Urbanismo; todo permite suponer que no regresó a Francia, sino que se instaló en Estados Unidos hasta finales de 1941, como mínimo, porque el Comité Nacional Francés de Londres lo buscaba para incorporarlo a la reserva como comandante de aviación. Queda, sin embargo, la posibilidad de que haya permanecido en Caracas por lo menos hasta el 25 de agosto de 1940, fecha en la cual se inscribió como voluntario en la embajada francesa en Caracas; pero, dada la ausencia de rastros de su presencia en Venezuela, nos parece más plausible que hiciera un viaje corto a Caracas para conocer los detalles de la aprobación, el 29 de abril de 1940, del Plan Director de Calles y Avenidas del Plan Monumental, mientras residía en Estados Unidos, organizaba su oficina, establecía contactos para iniciar una carrera académica y adquiriría la ciudadanía estadounidense, lo cual no le impediría en ningún caso unirse a las fuerzas del general De Gaulle.

³⁰ La carta del canciller venezolano al embajador francés señala como dirección de Rotival "zona de Berlín ocupada por Francia" (MAE-AD-París: serie Amérique 1944-1952, vol. 11, 27-2-46).

nar la guerra se encomió a Rotival –sin haber sido desmovilizado– un trabajo en la zona de Berlín ocupada por Francia; y viajó a Caracas a finales de mayo de 1946, en cuanto se liberó de sus compromisos oficiales –pasando sin duda por Nueva York, para renovar los vínculos profesionales y académicos, especialmente con la Fundación Rockefeller– y llegó a Caracas cuando Luis Lander ya no estaba al frente del Ministerio de Obras Públicas.

Pero disponemos de más elementos. El 15 de julio de 1946, un día antes del informe de Landiez que comentamos, Maurice Rotival se dirigió a “Monsieur Miers y Terán”³¹ en dos extensas comunicaciones cuyas referencias son “Consejeros técnicos en materia de urbanismo para Venezuela” y “Urbanismo en Venezuela”. En la primera de ellas anunciaba la segunda, dedicada a proponer la creación de una comisión superior de urbanismo, una dirección de urbanismo dependiente de ella y un instituto de urbanismo adjunto a la Universidad Central de Venezuela; en el texto señalaba también su acuerdo con el nuevo ministro, en el sentido de que “es preferible comenzar poco a poco, con prudencia”, pero que así como el inicio “debe ser modesto, la realización debe desarrollarse con método y en ciertos casos, como el de Caracas, con una cierta urgencia, en función de los graves problemas que actualmente presenta”. Como para afianzar el camino, continuaba agradeciendo al ministro el haber pensado en “los que habían ya comenzado los estudios de urbanismo del Distrito Federal, con el fin de asegurar una cierta continuidad a su obra”.

Después de una referencia personal –por demás, grandilocuente, sobre sus lazos con Caracas, su emoción por el regreso y las razones patrióticas de su ausencia–, esbozaba la necesidad de proseguir con unas obras de gran envergadura y costo para que “la avenida Bolívar pueda aportar en el eje mismo de la ciudad la claridad de diseño que impone la capital de un gran país”. Insistía en la necesidad de nuevos planes, de estudios financieros, de la aprobación de expropiaciones, de empréstitos; “es ilógico pensar que esta obra, aun a nivel de consulta, pueda ser asumida por un solo hombre, por lo cual me permito indicarle la necesidad de dos desde el comienzo. [...] los honorarios de los urbanistas parecen poca cosa ante la magnitud de esta obra”.

Y entraba de lleno en los detalles: consideraba que podía tener una presencia de seis meses en el país, dividida en dos o tres periodos, asegurándose con su asociado la permanencia en los periodos

³¹ El ingeniero Eduardo Mier y Terán era el nuevo ministro de Obras Públicas.

intermedios; los cursos en la universidad deberían ajustarse a ese calendario; los honorarios deberían ser como mínimo los anteriores –5 000 bolívares por mes– más tres viajes Nueva York-Caracas al año; el contrato se haría por dos años prorrogables, y las responsabilidades comprenderían la jefatura de estudios de la Dirección de Urbanismo de la comisión, la asistencia a sus reuniones y los cursos en la universidad. “Si los urbanistas fuesen encargados de elaborar estudios de financiamiento o de ejecución particulares, éstos se realizarían en sus oficinas de Nueva York o París, y deberán, naturalmente, ser objeto de contratos especiales.” Éstas son las indicaciones, afirmaba, “que me ha solicitado usted esta tarde”. Proponía como su asociado a Jacques Lambert, descartando a Prost por estar trabajando en Turquía, dejando abierta la posibilidad de contratar a Wegenstein, especialista en obras sanitarias, una vez iniciadas las grandes obras. Como colofón: “me parece útil decirle que todos están deseosos de instalarse en Caracas, de vivir y participar de la vida misma de vuestra gran nación” (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 15-07-46).

En la otra comunicación, después de agradecer las tres entrevistas previas con el ministro de Obras Públicas, la última de las cuales realizada en presencia de Carlos Raúl Villanueva, Rotival expuso la organización general para la institucionalización del urbanismo en Venezuela:

La denominada Comisión Superior de Urbanismo, dependiente de la autoridad del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y bajo su control, estaría compuesta por siete o nueve miembros escogidos por el MOP entre sus altos funcionarios, con representantes del Colegio de Ingenieros y de Arquitectos, del Ministerio de Interior y de la Corte Suprema, y sería competente para examinar, aprobar, rechazar o modificar los planes de ordenamiento urbano de ciudades y regiones; para presentar la legislación requerida para la operación de los planes de ordenamiento y directores; para poner en funcionamiento los organismos de actuación en escala nacional, estatal, regional, municipal y local; para establecer los métodos de trabajo; para contratar con los miembros de la dirección o por afuera proyectos de ordenamiento concretos.

En el nivel técnico, dependiente y controlada por la Comisión Superior de Urbanismo, la Dirección Superior de Urbanismo, estaría encargada de los estudios y de la elaboración de los planes en las escalas urbana y regional; para lo cual dispondría, como personal, de estudiantes universitarios y de ingenieros y arquitectos que se encontrasen preparando tesis de posgrado.

Como cierre de la estructura institucional, el Instituto de Urbanismo, sería la referencia de estudios en la materia para las otras

disciplinas y dependería directamente del rector de la universidad.

Finalmente, para que podamos afirmar que Rotival llegó dispuesto a reiniciar la avenida Bolívar tapando El Silencio con un nuevo centro —ahora de negocios—, el Centro Simón Bolívar —C.A. Obras de la Avenida Bolívar— estaba conceptual, organizativa y financieramente expuesto cuando Rotival señaló la conveniencia de crear organismos especiales autónomos, públicos o semipúblicos, “para la ejecución y el financiamiento”, compañías que podrían tener capital de los distintos niveles de la administración pública (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 15-07-46).³² Lo que muchos llamaron el “Rockefeller Center tropical”, nuestro Centro Simón Bolívar, estaba en marcha, al mismo tiempo que el acuerdo del gobierno con el grupo estadounidense permitió el desarrollo de la industria de la conservación y comercialización de alimentos.

Cuando la planificación no estaba casi en entredicho

Si a la arrolladora personalidad unimos el ímpetu profesional, al besamanos meditado de Rotival, la diferencia de edad, podemos trazar otro cuadro de las dificultades de inserción laboral de Jacques Lambert; no era éste, en esta segunda etapa de la planificación urbana de Venezuela, quien llevaba la iniciativa como en la primera; se había convertido en el adjunto. Mientras que Rotival tenía los apoyos necesarios, parecía moverse con facilidad en los medios gubernamentales y sus proposiciones eran seguidas en lo fundamental, Lambert requería intermediarios.³³ En septiembre de 1946, una carta desde Lyon al embajador francés en Caracas resaltaba este aspecto, confirmando su interés en volver a trabajar en Venezuela, para lo cual: “le preciso la proposición que me gustaría examinarse y apoyase ante el gobierno venezolano”. Las condiciones de trabajo eran las que Rotival había presentado al gobierno —seis meses cada uno, 5 000 bolívares y los viajes—,

³² En la composición de capital de la C.A. Obras de la Avenida Bolívar, creada inicialmente para expropiar, proyectar y construir el Centro Simón Bolívar, están presentes la Corporación Venezolana de Fomento, la Gobernación del Distrito Federal y el Concejo Municipal de Caracas. Una información adicional sobre este aspecto —y también sobre el papel de la modernización capitalista en el acuerdo entre el gobierno de Acción Democrática y el grupo Rockefeller— se halla en el libro en prensa *Planes, planos y proyectos para Venezuela, 1908-1958*.

³³ Menos de un mes después de los dos informes de Rotival a Mier y Terán, Rómulo Betancourt firmó, como presidente de la junta, el decreto de creación de la Comisión Nacional de Urbanismo, el 10 de agosto de 1946.

por lo cual indicaba: “me gustaría su opinión puesto que ella no le permite al gobierno asegurar las ventajas de dos consejeros técnicos simultáneamente, que podrían, según fuese necesario, trabajar juntos o en completa independencia”. Un mes después el embajador le escribió en estos términos:

...la situación política del país, y sobre todo las elecciones de ayer, han retardado la decisión que debía tomarse en favor suyo y del Sr. Rotival. Sabemos desde hace unas horas que no habrá cambios importantes en el equipo gubernamental, por lo que espero darle pronto noticias. El decreto constituyendo la Comisión de Urbanismo que prevé los cargos de consultores técnicos del Sr. Rotival y el suyo ha sido conocido hace varias semanas. Quedan todavía por fijar los estatutos de la comisión y su contrato.

Rotival comenzó a trabajar a finales de marzo de 1947 en la Comisión Nacional de Urbanismo (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79).³⁴ El contrato no tenía demasiadas diferencias en cuanto al sueldo, a los seis meses como tiempo mínimo de servicios al año y a las obligaciones; sólo le concedían un viaje Nueva York-Caracas, pero en el contrato, prorrogable por un año, quedaba asentado que Rotival, al ausentarse, debía dejar en su lugar a Jacques Lambert, y que “durante las ausencias del contratista el sueldo de Lambert o de su remplazante estará a cargo del contratista señor Rotival, quien recibirá únicamente su sueldo previsto en la cláusula 4a. de este contrato”. En el caso de que el remplazante no pudiese ser Lambert, el contratista se encargaría de proponer otro similar o, de lo contrario, de permanecer en sus funciones (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79).³⁵

Las malas noticias llegaron rápido. Lambert escribió desde

³⁴ La carta del embajador a Lambert tiene fecha 28 de octubre de 1946 y está unida a la de Lambert al embajador, fechada en Lyon el 10 de septiembre de 1946, y acompañada de su currículum actualizado hasta mayo de 1946. En estas elecciones del 27 de octubre de 1946 para la Asamblea Constituyente, Acción Democrática obtuvo casi 80% de los votos. Desde el 24 de marzo de 1947, Edgar Pardo Stolk es el nuevo ministro de Obras Públicas, de modo que éste se encontró con el contrato de Rotival ya firmado. Éstas y otras tensiones –como la relativa a una vía bautizada “Pardostrasse” que debía atravesar el Caracas Country Club– enfrentaron a Pardo Stolk con la Comisión Nacional de Urbanismo.

³⁵ El contrato tiene el sello del consejero comercial, pero no hay fecha, por lo cual no tenemos seguridad de que éste sea el texto que finalmente firmó Rotival; pudo haber sido así, y que Lambert no hubiese aceptado, o que simplemente se hubiesen modificado las cláusulas de subcontratación y de permanencia a un solo consejero y por un año. Veremos que la correspondencia de Lambert y la memoria de la CNU que redacta Rotival en enero de 1948 parecen indicar esta segunda posibilidad.

París a su embajador, reafirmando su interés por el trabajo en Venezuela, a pesar de que se ha enterado de que sólo Rotival ha sido contratado. En octubre de 1947 insistió ante la embajada en los mismos términos y poco después el propio ministro de Asuntos Exteriores de Francia envió en valija diplomática, al embajador francés en Caracas una carta presentando de nuevo a Lambert, para que sea transmitida a las autoridades venezolanas; en ella ofrecía también un grupo de conferencias para ser pronunciadas durante un viaje en febrero de 1948 por varias ciudades de América Latina (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 2-04-47; 9-10-47 y 17-10-47).

A finales de enero de 1948, Rotival elaboró la primera memoria de la Comisión Nacional de Urbanismo, que cubría el periodo entre enero de 1947 y enero de 1948.³⁶ Después de exponer la composición y la organización, tanto de la Comisión como de la Dirección de Urbanismo, entraba de lleno en la “doctrina” guía del trabajo realizado, insistiendo en que se hizo necesario asegurar que los 10 profesionales de la ingeniería y la arquitectura, “doctorandos”, tuviesen homogeneidad de pensamiento y métodos de trabajo basados “en los principios más modernos del urbanismo internacional”, según los cuales las agrupaciones humanas “sea cual fuere su extensión territorial” son objeto de planificación, siendo la región el organismo vital de base dividido, siguiendo principios de homogeneidad, en zonas, sectores y unidades vecinales, para ser estudiado en sus elementos orgánicos: social, de producción, de servicio y de administración; todo ello según un orden uniforme que parte del análisis o diagnóstico y sigue con la síntesis y las proposiciones.

La organización de unos talleres por regiones –región I, Caracas y lago de Valencia, responsable Gustavo Ferrero Tamayo; región II, Occidente y lago de Maracaibo, responsable Juan Andrés Vegas; región III, Oriente, responsable Octavio Marcano Vallénilla– era el centro del trabajo y de la escuela de aprendizaje; sobre ellos, además de la dirección –hasta noviembre, a cargo de Carlos Raúl Villanueva, y luego, de Cipriano Domínguez– se encontraba Rotival, como el consultor técnico, y la sección de

³⁶ Presidía la comisión Leopoldo Martínez Olavarría, BO/Ministerio de Fomento; Carlos Guinand era el vicepresidente; los miembros con voz deliberativa eran: Héctor Alcalá, director de obras municipales de la Gobernación del Distrito Federal; Luis E. Chataing, MOP; Luis Malaussena, MOP y UCV; Armando Vegas, CIV y UCV; Luis Wannoni, INOS, y Alejandro Oropeza Castillo, CVF, como suplente; los miembros con voz consultativa: Cipriano Domínguez, director de la Dirección de Urbanismo, y Maurice E. H. Rotival, consejero técnico. El texto de la exposición de motivos de esta memoria redactada por Rotival no aparece reseñado en la memoria respectiva del MOP.

Concepción, integrada por los arquitectos Julio F. Capt, Jean Boistel, Pierre Bled y Stephan H. Konarek. Luego de detallar en la memoria los trabajos realizados, Rotival afirmaba el carácter de “taller nacional de planificación” que asumía la Dirección de Urbanismo y la necesidad de “ensanchar el cuadro de organización actual e incluir en el personal una cierta proporción de expertos en materias como: ciencias sociales (demografía), economía, etc., y también expertos en derecho administrativo”. Para el nuevo estatuto, indicaba que la experiencia de otros países, “y particularmente los Estados Unidos” debía servir de referencia, por cuanto tenían en el campo de la planificación regional resultados “de importancia trascendental en obras como las del Tennessee Valley Administration y el Columbia Basin Administration”, cuyos principios debían ser en un futuro inmediato “el objetivo principal de la Comisión Nacional de Urbanismo y Planificación” (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 27-01-48).³⁷

A pesar de lo pormenorizada y completa que es la memoria, el contrato de Rotival no fue renovado; ni al parecer él lo solicitó con los tres meses de anticipación estipulados. Según relató el embajador francés a su gobierno, anexando una copia de la memoria, no había sido renovado porque Rotival entró en conflicto con el ministro de Obras Públicas, Edgar Pardo Stolk, sobre cuestiones de orden técnico: “el punto de vista del Sr. Rotival era compartido por la mayor parte de los miembros de la comisión y sobre todo por el doctor Carlos Raúl Villanueva –arquitecto de formación francesa que había hecho contratar al Sr. Rotival–, quien dimitió” (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 29-07-48).³⁸

Lambert tuvo noticias de que Rotival no había solicitado la renovación de su contrato y se dirigió de nuevo al embajador francés en Caracas para que intentase conseguirle el cargo; éste poco después envió una comunicación con el currículum de Lambert, actualizado y en castellano, a Edgar Pardo Stolk, ministro de Obras Públicas ratificado por el nuevo gobierno de Rómulo Gallegos.

³⁷ Este tema de la transformación de la CNU en Comisión de Planificación Nacional fue retomado por Delgado Chalbaud como presidente de la Junta Militar, luego del golpe de noviembre de 1948, con una resolución del Consejo de Ministros del 30 de marzo de 1949, para que se amplíe el radio de acción de la Comisión Nacional de Urbanismo y se estableciera un sistema de planificación nacional.

³⁸ De acuerdo con esta versión, el *impasse* debió suceder en noviembre de 1947, fecha en que Villanueva renunció a la Dirección de Urbanismo de la CNU. Otra versión de la renuncia de Villanueva tiene como base el Hospital Universitario de Caracas, el cual tuvo que ser rediseñado internamente en su oportunidad, en su funcionamiento e instalaciones, por la oficina que Pardo Stolk tenía junto con otros ingenieros extranjeros, para permitir su construcción e inauguración.

En octubre de 1948, época por demás difícil, Lambert insistió ante su embajador sobre el viaje por América Latina que ya había anunciado, sobre las conferencias que iba a pronunciar y, por supuesto, sobre la búsqueda de trabajo (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 10-02-48). Después del golpe militar, Lambert renovó sus gestiones en abril de 1949 para el viaje proyectado. En junio, la Comisión Nacional de Urbanismo le aprobó unos viáticos durante los quince días que pasó en Caracas. Esta vez tuvo más suerte y pudo prorrogar su estancia en Caracas; el embajador francés dio cuenta a su ministro de Asuntos Exteriores de la exitosa entrevista que había tenido Lambert con el presidente de la Junta Militar, Carlos Delgado Chalbaud, al obtener un contrato por seis meses que comenzaba en abril de 1950. Luego de algunos contratiempos, Lambert anunció su llegada para el 27 de abril.

Su primer trabajo, que era un encargo directo de Delgado Chalbaud, lo entregó en dos meses. El “informe básico sobre los tratamientos de ranchitos en Caracas” es decisivo para comprender la política de vivienda y la construcción de superbloques del decenio que se iniciaba, por los elementos de análisis y el trato de los temas: desde la insistencia en la necesaria determinación del papel de los barrios en la economía general de la ciudad, hasta la clasificación de los barrios según las proposiciones de intervención, con delimitación previa de áreas homogéneas, pasando por apreciaciones acertadas sobre el tema de la propiedad de la tierra en los barrios o el significado de toda intervención estatal (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 30-07-50).

Después de tantos intentos, Lambert consolidó su contratación en Venezuela por varios años. En un informe preparado a solicitud de su embajada sobre “la participación francesa en las operaciones de urbanismo en Venezuela, especialmente en el Distrito Federal y Caracas”, después de exponer los trabajos fundamentales desde el primer acuerdo con Rotival en 1936, hasta el listado pormenorizado de sus últimas actividades, cierra el informe de carácter privado en estos términos:

En conjunto, en el curso de la presente década, el gobierno y los servicios públicos, el Ministerio de Obras Públicas y la Comisión Nacional de Urbanismo han cumplido un trabajo colosal en las ciudades y regiones del país, que ha permitido a Venezuela no solamente acortar su retardo, sino en materia de vivienda para las clases media y obrera, edificios asistenciales, establecimientos educacionales y culturales, ponerse a la cabeza de las naciones latinoamericanas. Si la situación de Caracas —ciudad en obra— parece un poco confusa desde el punto de vista urbano a los técnicos que vienen de pasada, es que la capital se renueva, des-

pués de su *boom* económico, y se desarrolla a un ritmo y con una rapidez de ejecución sin comparación, aun en este continente. J. H. Lambert, que la había estudiado en 1937-1938 y que durante estos últimos cuatro años la ha observado objetivamente y con el tiempo necesario, debe reconocer, con toda imparcialidad, la amplitud de la obra ya cumplida, el valor de las soluciones proporcionadas por los técnicos venezolanos y el interés de una doctrina nueva –ni exclusivamente americana ni europea– que comienza a decantarse [MAE-AD-París: serie Papiers d'agents-Archives Privées, vol. 218, Arnal; 11-07-53].

El 31 de diciembre de 1949 se inauguró la avenida Bolívar, y Jean Bourdeillette, el embajador francés, reseñó el acontecimiento desde el punto de vista del efecto de la obra en la ciudad, para luego añadir:

...la concepción y la realización de la avenida Bolívar son en gran parte obra francesa. Urbanistas y arquitectos, como Rotival, Lambert, Bled, Boistel, Mouton, han colaborado muy activamente desde 1937, y se puede decir que su influencia ha sido preponderante. Nuestros compatriotas se han mostrado sorprendidos y apenados al constatar que ni en los artículos aparecidos en esa ocasión ni en las exposiciones y discursos oficiales se ha hecho la más mínima alusión a esta colaboración francesa. La avenida Bolívar ha sido presentada como una obra enteramente venezolana. Es una manifestación bastante significativa del nacionalismo de un pueblo que no puede pasarse sin los extranjeros, que sufre por esta inferioridad y que quiere persuadirse de que no tiene nada que aprender de los otros [MAE-AD-París: serie Amérique 1944-1952, vol. 11, 16-01-50].

En ese momento Rotival estaba de nuevo en Caracas, contratado para estudiar la puesta en práctica de una comisión nacional de planificación que, a iniciativa de Delgado Chalbaud, evaluaba una comisión especial nombrada al efecto y presidida por Martínez Olavarría (MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 8-11-49). Algo tuvo que ver Rotival con el contenido de la carta del embajador, el cual, además, no debía de estar de muy buen humor por un incidente con la invitación, que nunca le llegó, para la inauguración de la avenida Bolívar:

Encuentro el procedimiento empleado para enviar una invitación al embajador de Francia tanto más indignante, puesto que había solicitado repetidamente con anterioridad si la invitación había sido enviada. He sentido especialmente su ausencia ya que la obra inaugurada representa una conjunción de esfuerzos específicamente franceses = Lambert, Capt, [ilegible] Bled, Boistel, Mouton, además de Villanueva, todos Bellas Artes de París, y yo mismo desde su origen [...] No es quizás conveniente decirlo, ya que para el pueblo venezolano el trabajo es enteramente una obra

venezolana; este nacionalismo afiebrado que yo sufro también en Estados Unidos, donde, si no es más fuerte, pesa mucho. Haré las observaciones necesarias a Martínez Olavarría y sobre todo a Domínguez [MAE-AD-Nantes: serie Caracas 1825-1952, cartón 79, 3-01-50].

Estas dos miradas, a pesar de lo que puedan suscitar, así como todo el proceso de acuerdos revisado, confirman, por una parte, la presencia decisiva de Rotival y Lambert durante más de veinte años en la historia urbana de Caracas, y por otra, que la impronta de la organización institucional promovida por ellos tuvo continuidad desde la Dirección de Urbanismo de la Gobernación del Distrito Federal hasta la Comisión Nacional de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas. Los talleres fueron una escuela; y el trabajo realizado, ensayos traducidos en planes para la renovación, el desarrollo y el control de nuestras ciudades.

Sólo disponemos por el momento, como explicaciones plausibles de la liquidación el 27 de junio de 1957 de la Comisión Nacional de Urbanismo, las ya avanzadas en otros trabajos y que, a la luz de los nuevos documentos, reafirman la dificultad de transformar la Comisión Nacional de Urbanismo en una comisión nacional de planificación, por la homogeneidad de su composición profesional, por su dependencia del Ministerio de Obras Públicas, por la excesiva amplitud de los niveles que pretendía abarcar y por el escasísimo poder de cumplimiento alcanzado por sus planes e iniciativas.

En el informe que, como cierre de sus funciones, enviaron a Óscar Rodríguez Gragirena, ministro de Obras Públicas, los miembros de la Comisión Nacional de Urbanismo, el tema de la planificación es central, tanto en el discurso sobre la necesidad “de la disciplina, método y concepto de la planificación integral” para enfrentar los problemas nacionales, como en la recomendación “de mantener una organización nacional de planificación, que disponga de autoridad suficiente para continuar e incrementar los estudios generales de planificación en todo el territorio nacional”.

La acción de una organización de este tipo aparecía, además, como imprescindible, porque “podrán prepararse y formularse planes integrales nacionales a largo alcance; estudios cuya importancia se hace cada día mayor en países de efectivo desarrollo y crecimiento como el nuestro, y los cuales sin duda alguna conducen al rendimiento óptimo de la obra planeada”.

En el informe, el desarrollo urbano quedaba “como aspecto particular”, sobre el cual era imprescindible mantener el control nacional por “la falta de preparación técnica y administrativa, y las reducidas disponibilidades económicas de las municipalidades”. Estamos por creer que la liquidación de la Comisión Nacio-

nal de Urbanismo terminó siendo positiva; justo a tiempo como para idealizar un poco sus talleres de preparación profesional y añorar, por el respeto que inspiran los personajes, “su amplia visión” dentro de un “concepto nacionalista y en busca del mayor beneficio público” (Archivo Pedro Pablo Azpúrua; 1-07-57).³⁹

Hubo un tiempo en el cual el urbanismo casi no estaba en entredicho. Nadie mejor que un político para exponer las concepciones que después se derrumbarían, en uno de los pocos momentos serios de la planificación urbana de Caracas: la presentación que Gerardo Sansón, ministro de Obras Públicas en 1952, hizo del Plano Regulador de Caracas ante los gobernadores del Distrito Federal y del estado Miranda, el cuerpo diplomático y los presidentes y demás miembros de los concejos municipales del Distrito Federal y del distrito Sucre del estado Miranda.⁴⁰ Dijo el ministro en esa oportunidad:

La época actual se caracteriza, como todos sabemos, por la adopción de normas y procedimientos estrictamente científicos en todos los órdenes de la humana actividad [...] el crecimiento de los centros urbanos debe ser controlado y dirigido a fin de orientarlo científicamente hacia la cabal solución de los múltiples problemas que ese mismo crecimiento origina, subordinando, en cuanto sea necesario, los intereses individuales al bienestar colectivo [...] De allí la extraordinaria importancia que tiene, para el progreso colectivo, la elaboración de los planos reguladores [...] Esa función está definida con gran acierto en la Carta de Atenas con la siguiente frase: “Reglamentar por un medio legal la distribución de todo suelo útil, para equilibrar las necesidades vitales del individuo en plena armonía con las necesidades colectivas” [...] El concepto fundamental del plano queda claramente definido así: separar, clasificar y organizar los diversos elementos que integran la ciudad conforme al concepto de sus funciones básicas: habitación, trabajo, circulación, educación [Infodoc-BD-SEU/FAU/UCV, Archivo Pedro Pablo Azpúrua].

Y casi todos estaban de acuerdo.

³⁹ Forma parte del fondo documental y bibliográfico del Sector de Estudios Urbanos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela (Infodoc-BD-SEU/FAU/UCV). Firman el informe: Leopoldo Martínez Olavarría, Gustavo Wallis, Luis Wannoni, Víctor Müller Mazini, Carlos Guinand, Cipriano Domínguez y Pedro Pablo Azpúrua.

⁴⁰ Momento serio, porque se trata del único plan urbano formalmente aprobado —en consecuencia, legal— de toda la historia urbana de la capital. El Plano Regulador de Caracas, terminado en diciembre de 1951, fue presentado el 5 de junio de 1952; el Concejo Municipal del Distrito Federal lo aprobó el 22 de julio de 1952, y el Concejo Municipal del distrito Sucre, el 20 de julio de 1953.

Bibliografía

- Agache, D.-Alí (1932), *La remodelation d'une capitale*, París, Société Coopérative d'Architectes, 2 vols.
- Archivo del Colegio de Ingenieros de Venezuela (A-CIV), documentos varios no codificados.
- Archivo del Concejo Municipal del Distrito Federal (A-CM-DF), 1934-1958.
- Capel, H. (1975), *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, Libros de la Frontera.
- Diario *El Universal*, 1936.
- Infodoc-BD-SEU/FAU/UCV: Archivo Pedro Pablo Azpúrua (en proceso de catalogación).
- Le Corbusier (1929), *Précisions sur un état present de l'architecture et de l'urbanisme*, París, Editions Vincent, Fréal y Cle.
- Libro de Actas del Colegio de Ingenieros de Venezuela (LA-CIV), 1922-1958.
- Libro de Actas del Concejo Municipal del Distrito Federal, 1934-1958.
- Martín Frechilla, J.J. (1989), "Rotival de 1939 a 1959. De la ciudad como negocio a la planificación como pretexto" en M. Vallmitjana (comp.) (1991), *El plan Rotival 1939-1989. Un plan urbano para Caracas*, Caracas, Instituto de Urbanismo-FAU-UCV.
- (1991), *Vivienda popular e iniciativa municipal en Caracas, 1908-1958 (o cómo algunos pioneros no estaban equivocados)*, Caracas, Encuentro Internacional para la Rehabilitación de los Barrios del Tercer Mundo.
- (en prensa), *Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958 (apuntes para una historia de la construcción del país)*, Caracas, Fondo Editorial Acta Científica/CDCH-UCV.
- Ministère des Affaires Etrangères-Archives Diplomatiques-Nantes: serie Caracas 1825-1952.
- Ministère des Affaires Etrangères-Archives Diplomatiques-París: serie Amérique, 1918-1940; serie Guerre, 1939-1945; serie Amérique, 1944-1952; serie Papiers d'agents-Archives Privées, Arnal.
- Petit, J. (1965), *Le Corbusier, lui même*, Ginebra, Editions Rousseau.
- Romero, J. L. (1978), *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- Rotival, M. (1955), "París et l'aménagement de la région parisienne", en *L'Architecture D'Aujourd'hui*, núm. 63.
- Tafari, M. (1975), "La montaña desencantada. El rascacielos y la ciudad" en G. Ciucci *et al.*, *La ciudad americana*, Barcelona, Gustavo Gilli.