



ARQ

ISSN: 0716-0852

revista.arq@gmail.com

Pontificia Universidad Católica de Chile  
Chile

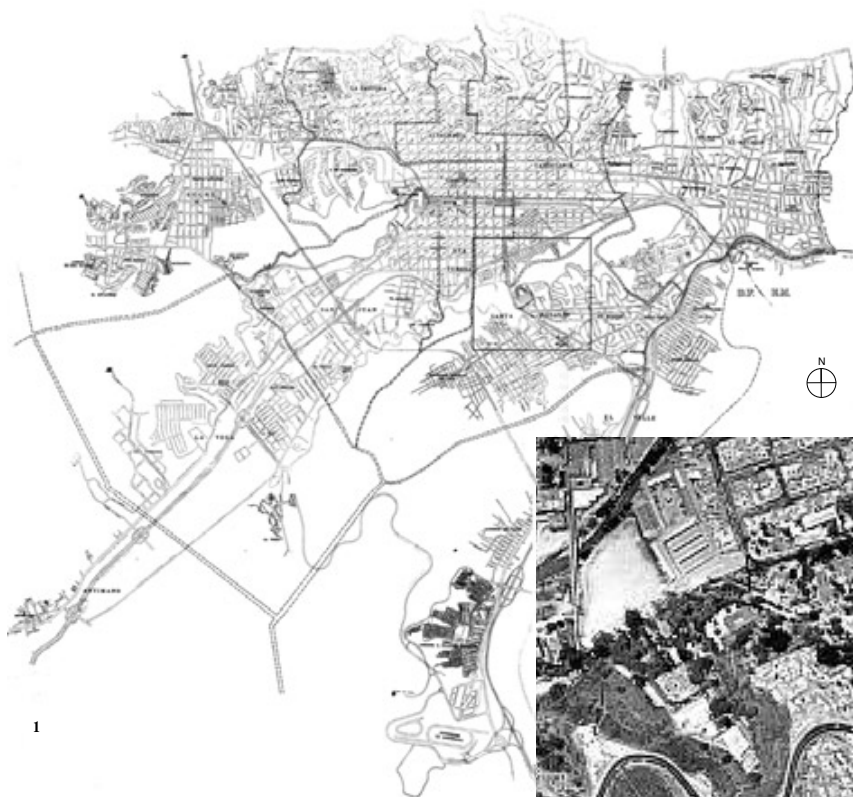
Rosas, José; González, Iván  
El Helicoide de Caracas  
ARQ, núm. 52, diciembre, 2002, pp. 14-17  
Pontificia Universidad Católica de Chile  
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37505208>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica  
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



José Rosas, Iván González

*Durante las décadas del '50 y '60 se desarrolló en Caracas un importante número de obras de arquitectura y urbanismo, que ilustran –con su carácter fragmentario– la realidad concreta de los proyectos modernos. En este caso, la figura de un helicoide asentada sobre una colina, como un manto de doble espiral, en uno de los centros más densos de la ciudad. Es un edificio para ser recorrido, una apología al uso del automóvil en los tempranos años sesenta; pero a pesar de esa aparente rigidez ha sido utilizado indistintamente como centro comercial y como cuartel de policía.*

**Palabras clave:** Arquitectura moderna, Caracas, centros comerciales, centros de exposiciones.

*During the 1950s and 1960s, in Caracas, a significant number of architecture and urbanism projects were developed. Their fragmentary nature illustrates the concrete reality of modern projects. In this case, a helicoidal shape stands on a hill, as a double spiral mantle, in one of the city's denser centers. It is a building meant to be traversed, an apology of the use of cars in the early seventies. In spite of its apparently rigid character, however, it has indistinctly served as a police headquarters and as a commercial center.*

**Keywords:** Modern architecture, Caracas, shopping centers, exhibition halls.

## El Helicoide de Caracas

Caracas, a partir de 1936<sup>2</sup>, registra una profunda mutación en su estructura urbana, abandonando no sólo el lugar y el derrotero colonial que desde el siglo XVI constituyó la lógica de sus desarrollos, sino invalidando todos los sistemas de articulación y construcción urbana previamente establecidos.

En 1952 la introducción del vehículo en Caracas generó fuertes acciones de modernización. A partir de ello se originan iniciativas destinadas a ampliar, mediante ensanches, distintas calles,

construir nuevas avenidas, mejorar las vías y, sobre todo, proponer vías para los nuevos medios de transporte. Cabe reconocer que en Caracas la manera de superar las dificultades que presentaba el Valle<sup>3</sup>, pero tal de partida para delinear una urbanización sustanciada en factores de funcionalidad, requerimientos de la nueva etapa petrolera y la escala territorial de las nuevas



1 Helicoide de la Roca Tarpeya, Centro Comercial y exposición de industrias

2 Negrón, Marco, *Ciudad y Modernidad. El rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela. 1936-2000*, Ediciones Instituto de Urbanismo, Comisión de Estudios de Postgrado, FAU, UCV, Caracas, 2001. Como indica el autor, "Venezuela, en relación a otros países de América Latina, inicia un proceso sostenido de urbanización solamente en 1936. Sin embargo el desarrollo urbano comparativamente no sólo es breve sino que alcanza en un período de seis décadas un grado de complejidad alto".

3 Morales Tucker, Alberto; Valery, Rafael; Vallmitjana, Marta, *Estudio de Caracas. Evolución del patrón urbano desde la fundación de la ciudad hasta el período petrolero. 1567-1936*.

"El valle de Caracas es irregular, enmarcado hacia el norte por una alta cadena de montañas y una serie de cerros y colinas más bajas por los otros puntos cardinales. La porción mayor del valle es un espacio bastante plano, de forma general rectangular que se extiende en dirección este-oeste, paralelo a la cordillera, y que tiene unos 18 km de largo por 3,5 de ancho. Esta porción, bautizada Valle de San Francisco, tiene unos apéndices igualmente planos que se orientan del noreste al suroeste y se desprenden del valle principal cerca de su punto medio".

4 Le Corbusier, *Hacia una arquitectura*, Editorial Poseidón, Buenos Aires, 1977, segunda edición. Primera española, Barcelona, España.

Ya Le Corbusier en "Vers une Architecture" avizoraba con las imágenes de trasatlánticos como el *Aquitania*, o el *Lamoricière*, o el *Empress of Asia*, los aviones como el *Air Express* que cubría la ruta París-Londres en dos horas y los automóviles *Humbert 1907*, *Hispano-Suiza 1911* o *Delage 1921*, la importancia de estas máquinas como cuestiones fundamentales de la ciudad y su impacto en los aspectos de movilidad y dentro de la organización espacial.

5 Vegas, Federico; González Viso, Iván, *Venezuela siglo XX: visiones y testimonios*, Fundación Polar, Caracas, diciembre de 2000. Como señala el autor en el ensayo "Caracas una ciudad en sus redes y en sus tramas", el papel principal en la difusión de los postulados de la ciudad moderna estará encargado a un conjunto de obras monumentales que se desarrollan de manera independiente en el nuevo espacio urbano y naturalmente sin ninguna relación con el centro histórico fundacional de Caracas. Las nuevas instancias funcionales son satisfechas

por el Centro Simón Bolívar o la ciudad financiera (obra de Cipriano Domínguez), el 23 de enero o la ciudad habitacional obrera y la Ciudad Universitaria (obras de Carlos Raúl Villanueva), el Círculo Militar, la Academia Militar y el Paseo de los Próceres como la ciudad militar (obras de Luis Malaussena), el Hipódromo La Rinconada (obra de Arthur Froelich) y la Ciudad Vacacional de Caracas como la ciudad del esparcimiento, y el Helicoide de la Roca Tarpeya como la ciudad comercial.

6 M

Hel

núm

Car

zola

7 E

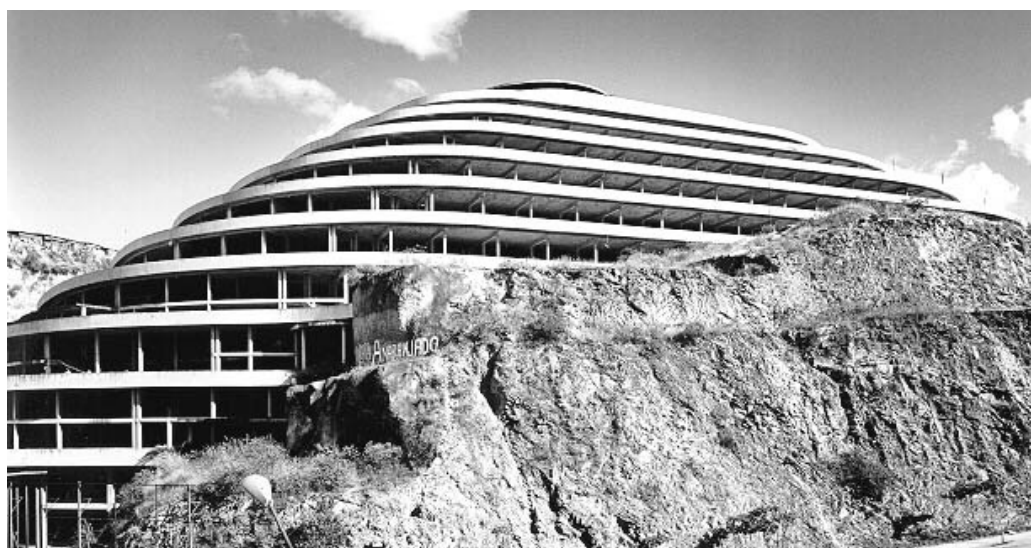
pen

Tod

zue

hist

evol



La visión de una nueva ciudad en la Caracas de los '50, extendida y engrandecida por complejos sistemas de circulación basados en un protagonismo del uso de vehículos privados y los desplazamientos separados según los distintos tipos de tráfico, serán en definitiva las variables organizadoras de las áreas de desarrollo potencial y el recurso reiterativo para cualquier nuevo desarrollo. Por otra parte, a través de estas premisas urbanas se consolida una representación urbana en consonancia con la idea maquinista que Le Corbusier preconizaba de la ciudad moderna<sup>4</sup>, en especial aquella vinculada a la segregación de las distintas formas de transporte y sus interconexiones.

El Plan Vial generó una nueva forma de lectura y organización del territorio, y el protagonismo del automóvil pasa a ser el elemento clave del crecimiento y localización de nuevas actividades en Caracas. Cabe recordar que en 1948 Robert Moses, creador de muchas de las vías expresas neoyorquinas (entre las que destaca la propuesta para la East River Drive) es traído para realizar

autopistas en este nuevo territorio de ciudad a la categoría de edificio, en que la rapidez es signo y valor esencial de la modernidad. Al mismo tiempo, y en correspondencia con este tejido fibroso de superficies de desplazamientos, emerge un conjunto de paquetes urbanos de escala monumental, cuyos conjuntos arquitectónicos basados en la especialización funcional y en la autonomía de dichos enclaves<sup>5</sup>, legitiman al estacionamiento como espacio público.

Situados estratégicamente en esta nueva dimensión de ciudad, y relacionadas entre ellas por medio del sistema de movimiento, emergerá el Helicoide de la Roca Tarpeya.

Ideado como un Centro Comercial y Exposición de Industrias<sup>6</sup>, las conexiones con las infraestructuras serán uno de los temas prioritarios que el proyecto ha de resolver.

Ubicado en el punto de conjunción de los sectores más densos de la ciudad y en el área mejor servida por el sistema de vialidad del Área Metropolitana, el Helicoide es una forma geométrica triangular

promedio) a lo largo de las locales comerciales, cuyos integración horizontal o v de los locales es ajustada asciende, de modo de conse uniforme.

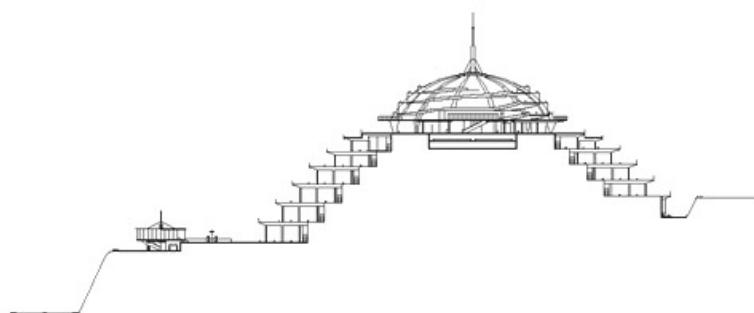
En efecto, con la doble espiral el techo de los locales de la sea el estacionamiento de la e y así sucesivamente hasta rampas en total, con un re kilómetros y una superficie d kilómetros. Además, las acera protegidas por la vialidad s en volado. Paralelo al siste vehicular y sus respectivos e circulación peatonal sigue el la espiral, en este caso por la complementa con cuatro nú vertical y escaleras mecánic este proyecto permite el mar que abarcan desde el pa



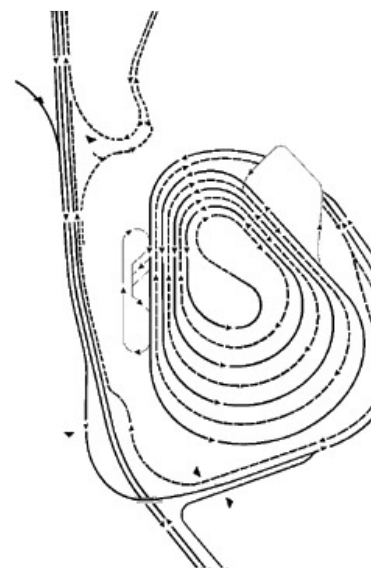
6, 7, 8 y 9 Fotografías de la época de construcción. Modelación de la Roca Tarpeya, y construcción de la envolvente de rampas en torno a ella

10 y 11 Maqueta del proyecto original

12 El equipo de arquitectos en el estudio, 1958



Corte transversal del proyecto original

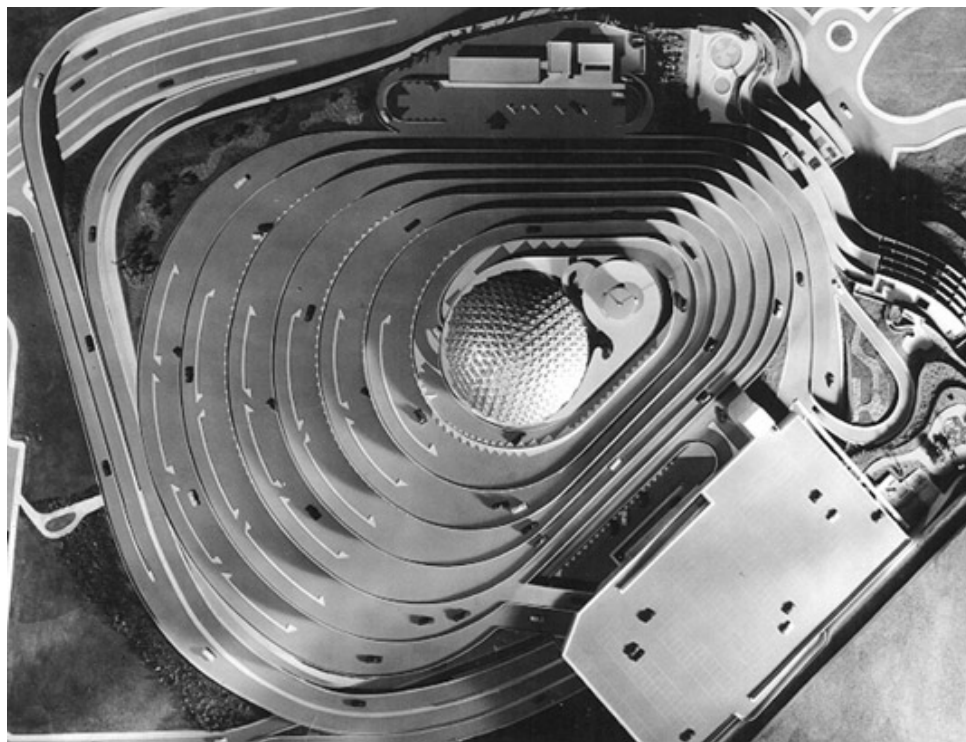


Planta de trazados y circulaciones





10



11



Automotriz compuesto de una bomba de gasolina, túnel de lavado automático, taller mecánico y local de venta de autos. En la cima del edificio, donde se ubica un centro de exposiciones, es donde se resuelve la articulación de la espiral de subida con la espiral de bajada, gracias a una curva en forma de “S”, logrando así un tráfico en una sola dirección sin cruces.

Moderno de Nueva York en la exposición “Roads” alcanzando una notable proyección en el debate arquitectónico internacional.

Hoy, cuatro décadas después, aún constituye un desafío para la arquitectura latinoamericana, y en especial para la arquitectura en Venezuela, que en este período ha perdido reflexión crítica y capacidad de riesgo. **ARO**

#### El Helicoide

Arquitectos Jorge Romero, Pedro Neumann

Ubicación Roca Tarpeya, Avenida de la Libertad y Avenida Victoria, Caracas, Venezuela

Superficie terreno 101.940 m<sup>2</sup>, construida 1964

Vías y áreas verdes 29.192 m<sup>2</sup>

Área locales comerciales 46.715 m<sup>2</sup>

Área de Exposición e Industrias 8.445 m<sup>2</sup>