

Iván Darío Parra

Maracaibo

Historia del desarrollo urbano

*Monografía con Consideraciones de
Ing. Alberto Urdaneta y arquitectos José Hernández Casas,
Tubal Faría, Maruja y Alejandro Carruyo.*

PAEDICA

Introducción

En sentido general, y conforme con lo pautado en leyes y reglamentos, se ha dicho que el desarrollo urbano es “un sistema de expansión residencial para crear ciudades, apoyado en las disciplinas profesionales de arquitectos, ingenieros, planeadores ambientales, diseñadores, administradores de proyectos y supervisores. Y donde las áreas residenciales son su principal punto de interés”. Sin embargo, en esta monografía se aborda con una visión más amplia el referido concepto para dar cabida a considerar otras expansiones de la ciudad que han resultado anárquicas.

Durante algún tiempo, y en el más amplio alcance, las ciudades en Venezuela siguieron un ritmo urbanístico usando criterios de otros países mezclados con improvisaciones locales que se cambiaban constantemente por la ausencia de una estructura institucional responsable de la planificación urbana. Estos criterios, en la mayoría de los casos, no estuvieron a la altura del crecimiento de las localidades y trajeron problemas que hoy son comunes en las ciudades venezolanas: congestión vial, servicios saturados, la coexistencia de dos realidades urbanísticas en el mismo espacio, estructura urbana que contribuye a la violencia y deterioro de la calidad de vida.

La Constitución de la República de Venezuela, 1947, estableció la competencia de los gobiernos nacional, regional y municipal en la función planificadora de las ciudades y ordenamiento urbano. De esta manera se oficializaba la participación del Estado.

De acuerdo con este orden de conceptualizaciones, podemos señalar que Maracaibo ha sido una ciudad donde su planificación equilibrada y reglamentaria ha sido retardada y para males mayores, en la ejecución de sus planes urbanísticos oficiales no siempre se ha observado lo proyectado o aprobado en detrimento de ella y muchas veces para favorecer a particulares. Y a esto ha contribuido las constantes variaciones de las responsabilidades gubernamentales de los entes que intervienen en la dotación de las infraestructuras, en esta materia. Ha faltado continuidad en la realización de obras, y de allí cantidades de éstas inconclusas y proyectos fallidos.

En este trajinar ha jugado un papel importante el sector privado por los aportes logísticos, y el Estado (nacional, regional y municipal) ha fijado las reglas y los mecanismos de control. No obstante, éste (el Estado), al entrar al campo de la construcción por las necesidades habitacionales de las distintas regiones, también ha incurrido en los mismos abusos. No podemos olvidar que, al desarrollar áreas urbanas, mediante la renovación y expansión, se requiere de transformaciones mayores a vecindarios existentes, industrias, sistemas de transporte, servicios, alcantarillado y sistemas de manejo de desechos, tecnología y cultura. Y de allí que los

desarrolladores urbanos, privados o públicos, deben encontrar un balance no sólo para preservar el medio ambiente y desarrollar grandes ciudades, sino también la cultura original de la ciudad.

Lo que algunos especialistas en estos estudios han acotado como urbanismo “las diferentes normas (técnicas, legales, económicas, administrativas y sociológicas) que se ocupan del desarrollo armónico, racional y humano en búsqueda de la organización de ciudades y poblados”, ha sido letra muerta. Y en consecuencia, la profesionalidad de los urbanistas ha quedado relegada o subordinada a otros intereses.

Esto es, se ha estado construyendo en gran parte para favorecer el poder básicamente mercantil dejando a un lado las necesidades humanísticas. Y esta es una de las razones básicas por la que se ha construido una ciudad anárquica, segregada e inconclusa.

Nuestra finalidad, además de informar sobre parte de la historia urbana de la ciudad y su evolución -tratando de mantener en lo posible un orden cronológico y un lenguaje sencillo y diáfano- es llamar a la reflexión a los entes responsables del referido desarrollo, porque aún se siguen cometiendo los mismos errores o abusos en menoscabo de la ciudad de Maracaibo.

Asimismo, al final, en la parte que nos ha correspondido, hacemos algunas consideraciones de dos importantes proyectos urbanísticos: el Paseo del Lago y la remodelación del Saladillo que han quedado inconclusos con las mismas consecuencias para dicha ciudad. También, hacemos una breve alusión del Puerto de Maracaibo y el Puente sobre el lago General Rafael Urdaneta por su impacto en la configuración y materialización de la ciudad. Todos estos casos, también han sido tratados por algunos de nuestros colaboradores, más detalladamente.

Para la ejecución de este trabajo hemos venido compilando desde hace algún tiempo datos fehacientes que avalan su veracidad. Procedentes de textos, revistas y crónicas; además, consultando y escuchando opiniones experimentadas y calificadas de quienes de alguna manera se han ocupado de esta materia con preocupación y que en la mayoría de los casos sus observaciones no han sido atendidas.

En tal sentido, a solicitud nuestra, se han recogido consideraciones del Ing. Alberto Urdaneta 1923-2017), los arquitectos José Hernández Casas (1924-2006), Tubal Faría (1924-2011), Maruja y Alejandro Carruyo. Las cuales hemos transcrito tal como fueron aportadas, pues, a nuestra opinión, todas son de grande importancia en el propósito de esta monografía por la profesionalidad y ética de sus autores. De quienes damos unas breves reseñas de sus actividades en este campo y que podemos considerarlos coautores de este libro. A ellos nuestra gratitud.

IDP

ANTECEDENTES

La formación histórica de la sociedad venezolana estuvo caracterizada por la ausencia de organizaciones indígenas poderosas, lo que postergó la formación de centros urbanos significativos.

Así, en la época pre-colonial de Maracaibo, al igual que en el resto del país, las manifestaciones de la arquitectura fueron muy modestas y no lograron el esplendor y categoría en comparación con otros países (México, Perú, Ecuador o Guatemala).

Los palafitos, ranchos construidos a orillas del lago, fueron residencias donde habitaron los primeros pobladores de Maracaibo. Eran viviendas fabricadas sobre estacas a regular distancia de la costa y separadas entre sí, formando una comunidad donde el agua constituía la vía de comunicación y el cayuco o la canoa era el principal medio de transporte.

Los aborígenes con este tipo de morada dentro del lago buscaban defenderse de los animales salvajes; además de ser más higiénicas y la temperatura más agradable.

El paisaje que formaban los bohíos o chozas grandes dentro del agua, según el cronista fray Pedro de Aguado, fue lo que, a Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa y Américo Vespucio, les pareció una pequeña Venecia.

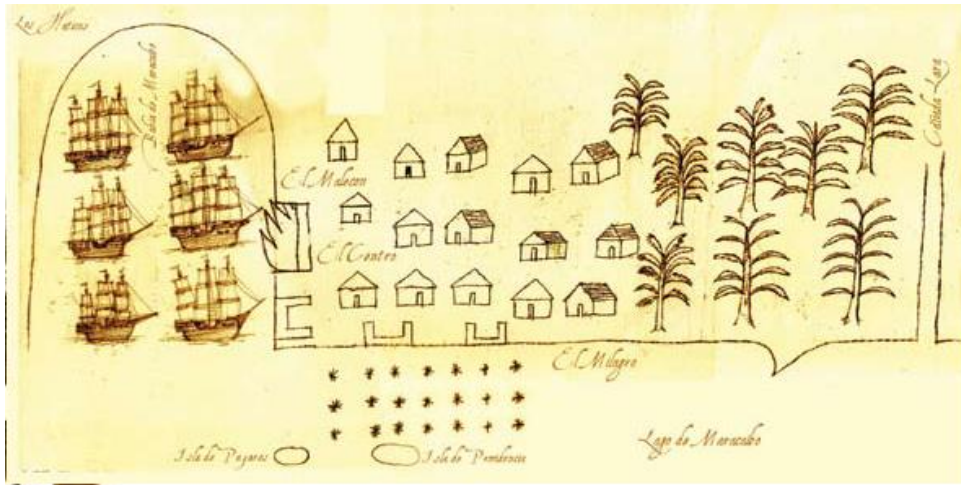


Entre los años de 1500 y 1504, Juan de la Cosa dibujó un mapa de las zonas adyacentes al Lago de Maracaibo y anotó el toponímico de Venezuela, proveniente del vocablo aborigen “Veneciuela” (lugar de aguas azules).

Cuando Ambrosio Alfínger en 1529 funda la “Villa de Maracaibo”, una ranchería, en la parte oeste de la zona había un sector donde se producía sal, que permitía existiera una aldea habitada por algunos nativos y que años más tarde sería conocido como El Saladillo.

El abandono de la referida Villa va a permitir lo que algunos historiadores llamaron las repoblaciones de Alonso Pacheco (Ciudad Rodrigo, 1569) y la de Pedro de Maldonado (Nueva Zamora, 1574).

Los iniciales mapas y planos que se hicieron de Maracaibo, después de su fundación, indican que la primera zona poblada estaba enmarcada entre los sitios donde más tarde han estado, de Oeste a Este, la Basílica de la Virgen de Chiquinquirá y la avenida El Milagro (avenida 2); y de Norte a Sur, la calle Padilla (calle 93) y la calle Libertador (calle 100).



En el año 1573 el rey de España Felipe II dictó: «Las Ordenanzas del Descubrimiento y Población. Entre sus artículos, el 34 contemplaba lo siguiente: «Para haber de poblar, así lo que está descubierto, pacífico y debajo de nuestra obediencia, como en lo que por tiempo se descubriere y pacificare, se guarde el orden siguiente: elíjase la provincia, comarca y tierra que se ha de poblar teniendo en consideración a que sean saludables, lo cual se conocerá en la copia que hubiere de hombres y mozos de buena complexión, disposición y color y sin enfermedades, y en la copia de animales sanos y de competente tamaño, y de sanos frutos y mantenimientos; que no se críen cosas ponzoñosas y nocivas, de buena y felice constelación, el cielo claro y benigno, el aire puro y suave y sin

impedimentos ni alteraciones y de buen temple, sin exceso de calor o frío, y habiendo de declinar, es mejor que sea frío» (*Historia de la Ingeniería en Venezuela*. E. Arcila Faría).

Como se aprecia, lo anterior puede considerarse como una técnica urbanística, que por cierto resultó muy práctica.

La plaza mayor era el punto de partida de la ciudad de donde salían las cuatro calles principales. Las cuatro esquinas debían mirar hacia los cuatro puntos cardinales, ya que de ese modo las calles principales no estarían expuestas a sufrir el rigor de los vientos, lo que se tenía como dañino a la salud. Este patrón de construcción de las nuevas ciudades era basado en experiencias europeas.

En la revista “El Farol” N° 192, de enero-febrero de 1961, encontramos el siguiente párrafo: “Maracaibo, dice la Relación Geográfica de 1579, son las casas de esta ciudad de paja y enea, porque la tierra es nueva y ha poco que se pobló y no se ha podido hacer más edificios: hoy para poderse edificar hay mucha madera y piedra de cal y yeso y tierra para hacer teja y ladrillo”.

El historiador Juan Besson recoge en su *Historia del Estado Zulia*, tomo I, el sentir de varios cronistas: “La Ciudad, según algunos autores, se empezó a construir donde hoy está situado San Juan de Dios y la calle de El Milagro, en toda la línea hacia el Lago, siguiendo por la orilla la construcción hacia el Este y Sur. Se colocaron tres cruces de madera, donde hoy está la plaza de Santa Bárbara, para designar que ese era el límite de la población hacia el Norte. A cierta distancia de la ciudad, en la misma orilla del Lago, siguiendo hacia el Norte, por donde queda hoy El Milagro, construyeron sobre una altura un pequeño bastión que a la vez ayudara a la defensa y sirviera para anunciar la proximidad del enemigo”.

El pequeño bastión fue lo que se conoció como “El Murallón”, demolido en 1955 para dar paso a la actual avenida El Milagro (avenida 2). Esta vía fue numerada con el 2 (dos) porque había un proyecto de la avenida del Lago que sería designada con el número 1, la cual no se ha construido.

En su libro *La arquitectura colonial en Venezuela* el arquitecto Graciano Gasparini cita: “Nuestra arquitectura religiosa fue modesta al igual que sus rentas. Construcciones anónimas que, aun cuando fueron realizadas por maestros hábiles o dirigidas por misioneros competentes, no pueden, sin embargo, compararse a las obras creadas por los arquitectos llamados a proyectar en las capitales de los virreinos... Sin embargo, eso no excluye la presencia de valores en nuestras construcciones religiosas, realizadas en su casi totalidad con un afán de superación que obligó a soluciones sencillas, volumétricamente puras, parsimoniosas en el uso de elementos decorativos y de austeras soluciones estructurales”.

Técnicas de construcción en la colonia

Las técnicas usadas para la construcción de las obras en esta etapa fueron de diferentes tipos. Hemos seleccionado del trabajo del ingeniero Luis Urbina Luigi, «Técnicas usadas para la construcción de edificios durante la época colonial en Venezuela», las descripciones sobre los sistemas de fabricación, por el valor histórico que representan en la evolución de dichas técnicas hasta la aparición del concreto armado a comienzos del siglo XX; como a continuación se señala.

Bahareque o bajareque: sistema de construcción aborígen, aunque similar a otros tipos de edificaciones primitivas utilizadas en varios países, fue usado por los colonizadores y pobladores españoles en obras de relativa importancia por las características especiales aportadas por los constructores indígenas.

El bahareque consistía fundamentalmente en horcones de madera hincados verticalmente en el suelo con una separación aproximada de un metro, unidos horizontalmente por largueros generalmente de caña brava atados en ambos lados de los horcones con una separación que variaba de diez a treinta centímetros, según el tipo de material de relleno que se colocaba dentro de la cavidad, especie de jaula que formaban los horcones con los largueros. El material de relleno más usado fue el barro, amasado con paja como elemento cohesivo y la concha de coco.

Después de vaciado el relleno, se le hacía a la superficie del paramento un recubrimiento formado por pequeñas piedras y mezcla de barro con paja, para obtener de esa manera un solo plano vertical en donde antes sobresalían las cañas horizontales. Terminada la operación descrita anteriormente, la cual se denominaba «calzar la pared», se acababa la superficie con un friso rústico. Se completaba generalmente la construcción con una armadura de madera de dos aguas, la cual usualmente se techaba con una cubierta de palma de cocotero.

Tapia: sistema de fábrica construido de tierra amasada y luego apisonada dentro de moldes. Una vez construidos los cimientos, generalmente de mampostería, se cernía la tierra arcillo-arenosa o se escogía limpiándola de cascajos y residuos vegetales; luego se amasaba humedeciéndola dentro de sacos de cuero crudo, que tenían una capacidad aproximada de veintisiete litros, mediante golpes dados exteriormente. Después se vaciaba en los moldes y se apisonaba con pilones de madera hasta que dejaban de producirse asentamientos visibles.

Las paredes usualmente tenían un espesor de más de cuarenta centímetros y eran reforzadas a intervalos no mayores de cuatro metros con machones o pilastras de mampostería, formadas por secciones trapezoidales superpuestas. En las construcciones más rudimentarias de tapia, estos machones eran sustituidos por horcones de madera.

Sillería: uno de los sistemas de construcción más antiguos, constituidos por grandes bloques de piedra o sillares, aparejados sin mortero y labrados en forma semejante, generalmente paralelepípedos rectángulos que por su tamaño no pueden ser colocados en la obra con la única ayuda de las dos manos, porque su volumen excede de 1/15 de m³ y sus aristas son mayores de 60 centímetros.

Mampostería: recibe en general este nombre la fábrica de albañilería construida con mampuestos pequeños, que pueden ser colocados en obra con el simple uso de las manos, constituidos éstos por cantos rodados, piedra natural o toscamente labrada y piedra artificial como ladrillos de barro cocido.

Techos de tejas: los edificios construidos durante la época colonial en Venezuela con los tipos de fábricas anteriormente descritos, generalmente se cubrían con techos de tejas de barro cocido, colocadas sobre una cubierta de «caña brava», unas al lado de otras para formar un tupido conjunto, que no permitía ver las tejas desde el interior del edificio, salvo en el tipo especial denominado «teja vana» en el cual, seguramente por razones económicas, se espaciaban un poco las cañas. En ambos casos las tejas cogidas con argamasa eran colocadas sobre la cubierta que se apoyaba sobre los pares o costillas de madera que formaban la armazón del techo, la cual podía ser de una o más aguas, según la importancia y características del edificio. (Historia de la Ingeniería en Venezuela. Eduardo Arcila Farías. Tomo I. Caracas 1961).



Conformación de la ciudad

Entre las primeras construcciones que fueron conformando el centro de Maracaibo y sus alrededores citaremos algunas a continuación.

Plaza Bolívar: primero San Sebastián y luego Concordia. Conforme con disposiciones monárquicas, que después originaron las Leyes de India, toda ciudad fundada debía tener una plaza Mayor.

Así, desde su establecimiento Maracaibo tuvo un lugar espacioso en el interior de su villa, centro de sus principales actividades y será de las primeras obras en realizarse (siglo XVI), pues, a su alrededor estarían las sedes de los poderes públicos y la iglesia.

A comienzos de 1873 el general Venancio Pulgar, Presidente del estado Zulia, encargó al profesor Carmelo Fernández el proyecto de un parque para ser construido en el lugar donde estaba la plaza Mayor. De esta manera se concibió un espacio de forma octogonal con una glorieta en el centro, cercado ornamental de hierro con ocho puertas e iluminada por 92 faroles en la parte interna y 14 en la externa. Además de cuatro estatuas de bronce que simbolizaban la agricultura, el comercio, la industria y la navegación. Se le dio el nombre de plaza de la Concordia y se inauguró el 6 de diciembre de 1873.

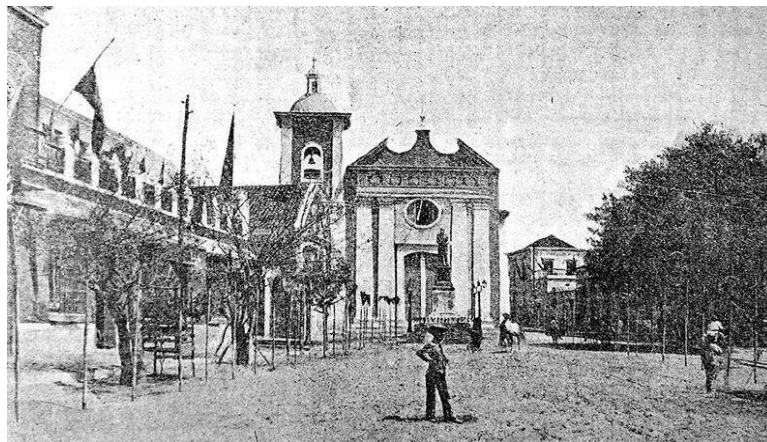
Desde 1905, al colocar la estatua ecuestre del Libertador Simón Bolívar esculpida por el maestro Eloy Palacio, se llamó plaza Bolívar.



Iglesia Matriz actual Catedral de Maracaibo. Se estima que a fines del siglo XVI existió una modesta construcción que servía de asiento a la iglesia católica. Pues, por disposición de los Reyes Católicos de España y conforme con la Ley de Patronato lo primero que se debía levantar en toda nueva fundación era la iglesia. Paralelamente se debieron erigir otras obras para asiento gubernamental y doméstico, alrededor de la plaza.



Convento de San Francisco considerado como una de las primeras obras importantes. Algunos historiadores señalan que en 1623 los franciscanos disponían de un razonable convento. En 1669 se inicia una nueva construcción que fue concluida en 1730.



Casa de la Compañía GUIPUZCOANA empezó a funcionar en Maracaibo en 1752, en un edificio que fue edificado por el año de 1738; que de acuerdo con investigaciones de Eduardo Arcila Farías reflejadas en su obra *Historia de la Ingeniería en Venezuela*: “La casa de Maracaibo era un edificio de mayor importancia arquitectónica. Constaba de dos plantas, con balcones volados en las esquinas de las fachadas y sobre la puerta principal; el patio claustrado con galerías sobre pies derechos de madera. La parte baja iluminada por pequeños vanos rectangulares, estaba dedicada a los almacenes y oficinas y la elevada a vivienda del factor. Hacia al fondo y a uno de los lados, formando ángulo en planta única, estaba el aljibe, la panadería y un tinglado con acceso directo a la calle. Levantó los planos el ingeniero Francisco Jacot y el justiprecio lo realizaron los maestros albañiles José Félix Puche y Francisco Javier de Vera, los carpinteros Ventura Socorro y Alberto Hevia, el herrero José Manuel León y el maestro armero Agustín de las Casas. El ingeniero Jacot consideró demasiada alta la evaluación de aquellos peritos en la parte correspondiente a la albañilería, por lo cual los oficiales de la Real Hacienda pidieron un informe a los maestros de albañilería José Justo Orozco y José Manuel Galve, quienes propusieron una rebaja que el factor de la compañía aceptó. En diciembre de 1790, las autoridades de Maracaibo remitieron al gobernador las diligencias practicadas y los planos. Propusieron la compra del edificio para dedicarlo a las oficinas de la Tesorería Real, Aduana, almacén de pertrechos de marina y artillería, casa de armas y vivienda del tesorero>. Estaba situada en la intersección de las antiguas calle Urdaneta (avenida 5) y calle Ancha o del Comercio (calle 99). Fue ocupado posteriormente por la compañía Breuer Moeller & Co. Después, por la Aduana de Maracaibo y en 1940 fue destruido por un fuerte incendio.

Sobre este inmueble, el arquitecto Miguel Sempere en su obra *Maracaibo, ciudad y arquitectura*, describe la sede de dicha Compañía así: “Se trataba de una construcción de dos plantas que rodea por igual un patio central. Tenía tres de sus fachadas que daban a igual número de calles, en donde por lo menos una de ellas, la enfrentaba al puerto, tenía un balcón que iba de un extremo a otro de la misma. Este balcón se encontraba sostenido por una hilera de columnas de madera dispuestas en forma regular que continuaban por encima del mismo para soportar el techo que cubría el balcón y que, a la altura de éste, servían de apoyo a la baranda del mismo”.

Casa de la Capitulación o Casa de Morales se estima que fue construida en 1750 y su valor es más histórico que arquitectónico, aquí se firmó, 3 de agosto de 1823, el acta de capitulación después de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo. Su esquema organizativo general consiste en una L que sigue las líneas de la esquina en la que está situado con un patio central. En la fachada principal, que da hacia la plaza Bolívar, se aprecia un

balcón techado. Ubicado en el cruce de las calles Venezuela (calle 95) y Urdaneta (avenida 5).



Casa Fuerte o Casa de la Moneda edificada a mediados del siglo XVIII, donde funcionaron las oficinas de recaudación del gobierno colonial español y se acuñaban las monedas. Una sólida construcción de dos plantas, situada entre la intersección de las calles Urdaneta (Av. 5) y Bolívar (calle 97). Después, en 1805, fue sede de la primera clínica privada con hospitalización en la ciudad, regentada por los doctores José Mendizábal (Director) y Antonio Carmona, cirujano (adjunto). Entre el 16 y 19 de diciembre de 1826 sirvió de hospedaje al Libertador Simón Bolívar. Fue derribado en 1962 para construir la sede del Banco de Venezuela.

Monseñor Gustavo Ocando Yamarte en su *“Historia del Zulia”* señala que, para el momento de la Visita Pastoral del obispo Mariano Martí al Zulia (1774-1776), en Maracaibo “... existían 1283 casas, con calles bien trazadas. Había dos barrios, el Portuario y El Saladillo, llamado así por estar junto a una salina”.

De lo anterior podemos concluir -sin que esto sea un axioma- que el desarrollo urbano de Maracaibo va a presentarse a comienzos del siglo XVII y donde utilizaron varias maneras para erigir zonas residenciales y edificaciones gubernamentales.

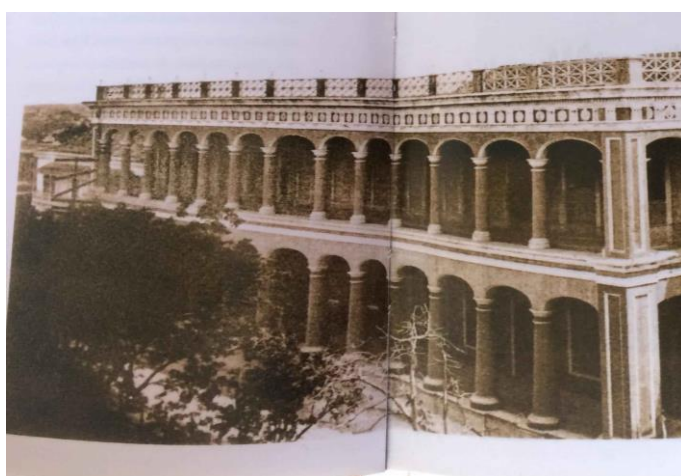
Después de la Grancolombia

Para 1830, cuando Venezuela se separa de la Grancolombia y se constituye en república, Maracaibo estaba conformado por unas ochenta cuadras, su población era alrededor de 16.000 habitantes, la mayoría ubicados en las parroquias Matriz, Santa Bárbara y San Juan de Dios. Ya para ese entonces, sus calles eran de irregular trazado y mostraban el crecimiento anárquico de la ciudad. En la parroquia Matriz (Catedral) se encontraban las mejores

casas de la ciudad y cuando en 1836 se precisaron los límites del centro de Maracaibo se prohibió la construcción de viviendas con techos de palmas o eneas en la referida parroquia.

Palacio de las águilas. En el primer trimestre de 1841, por encargo del Gobernador del Zulia general José Escolástico Andrade (1799-1876), el teniente de ingenieros Olegario Meneses elaboró unos planos para la construcción de una sede destinada a los poderes municipal y legislativo, en Maracaibo.

El Ing. Meneses para ese momento era el Director de la Academia Militar de Matemáticas que tenía su sede en Caracas.



Una vez terminado el proyecto ordenado, se inició la edificación bajo la supervisión de los señores Manuel de Arocha (1799-1861) y José Aniceto Serrano (?-1898). En 1842 fue paralizada hasta 1865 cuando, por instrucciones del Presidente del estado Zulia general Jorge Sutherland, se le solicitó al Ing. Gregorio Fidel Méndez la revisión y actualización de los mencionados planos conforme con las nuevas aspiraciones del mandatario, pues la obra tendría otro destino.

Concluida la misión del Ing. Méndez, se reinició la construcción que se terminó en 1868. Es de observar que en la ejecución de la obra se mantuvieron las características originales de “las arcadas clásicas dispuestas en dos pisos y una amplia escalera en el centro de la edificación. Además de la sobriedad arquitectónica”, como lo había esbozado el Ing. Meneses.

Algunos arquitectos han considerado que con esta obra se inicia la llamada arquitectura republicana y el fin de la arquitectura colonial.

En 1844, ante el crecimiento desproporcionado de la parroquia Matriz, se erigieron las parroquias de Santa Lucía y del Rosario de los Haticos (Cristo de Aranza). En 1854 se publicó una Ordenanza que establecía la forma de

construir nuevas casas y edificios para que no interrumpiera el tráfico del vecindario y en 1855 se re-definieron los límites del espacio correspondiente al centro de ciudad de la parroquia Matriz.

A comienzos de 1859 se empezaron a colocar las placas de la nomenclatura de la ciudad, las vías empezaron a tener nombres.

Para finales de 1860 funcionaba en Maracaibo una mal llamada Oficina del Catastro, cuya misión era averiguar los terrenos ociosos, pues, según Decreto del Congreso Nacional de 1853, estos lugares pasarían a manos de la municipalidad.

Esta oficina se convirtió más tarde en cobradora de los impuestos llamados derechos de frente, es decir, el Concejo cobraba por los metros que ocupaba el inmueble a lo largo de la calle, sin importar los metros de fondo que tuviera la propiedad.

En 1861 un grupo de vecinos solicitaron enderezar la llamada Calle Ancha o del Comercio (actual calle 99) y la respuesta fue que de hacerse esta modificación “las casas quedarían imperfectas por dentro, pues hoy obedecen estos frentes a la curva que dejó el lago que antiguamente demandaba hasta allí”. (*Maracaibo y su región histórica. G. Cardozo G.*)

El 1 de enero de 1865 empezó a funcionar el **Hospital Chiquinquirá**, conocido como El Hospitalito, construido en la zona marginal del Saladillo, al lado de la actual Basílica de la Chinita.



El desorden en la construcción en 1883 había creado un desarreglo urbanístico en la ciudad de Maracaibo, principalmente por la forma de demarcar las calles y el modo de construir las casas.

Entre 1914 y 1917 las primeras cuerdas asfaltadas con sus correspondientes aceras, sin contar las que ya conformaban los alrededores de la plaza Bolívar, fueron: la calle Venezuela (calle 95), entre Colón (avenida 6) y Páez (avenida 8); la calle Páez, entre Venezuela y Ciencias (calle 96), que incluía la plazuela de la iglesia de Santa Bárbara. También se asfaltaron el Bulevar Baralt desde la calle Ciencias hasta la orilla del lago, y algunas calles adyacentes (calle Bolívar) a dicho Bulevar y otras (Obispo Lasso, Carabobo, Aurora, Miranda...) que empalmaban con las calles donde estaban las oficinas gubernamentales, la iglesia Catedral y la plaza Bolívar. De la misma manera, en ese lapso se pavimentaron las calles de la Nueva Marina comprendidas entre Colón y Sucre, con ensanche de los malecones, en un espacio de 9.000 metros cuadrados que recibió el nombre de avenida Juan Vicente Gómez. Las cuatro calles de la Industria comprendidas entre Obispo Lasso y Colón que se llamó Bulevar Colón. Lo anterior está referido en *Maracaibo Gráfico* de Fernando Criollo, donde, además de los Decretos correspondientes, se indican las superficies cubiertas y los costos en bolívares de las obras.

En 1921 el Concejo inicia los levantamientos topográficos en diversas zonas de la ciudad con la finalidad de vender estos terrenos a las compañías petroleras que los utilizaban para fines de trabajo y residencial. Pues, es en la década de los años 50 al 60, específicamente en 1957, cuando el Concejo aprueba la instalación de la Oficina Municipal del Catastro, con un equipo de ingenieros, arquitectos, topógrafos, etc. y comenzó a planificar la ciudad de acuerdo con las mediciones técnicas requeridas (Paral 21).

Lo anterior testimonia que fue a partir de ese año cuando la función de planificación municipal vino a existir de manera profesional y específica. De allí que hasta entonces los controles de las construcciones de viviendas no tuvieron ni las recomendaciones ni las inspecciones más oportunas y trajo como consecuencia edificaciones que produjeron recodos, curvas, tapones, desviaciones y recovecos que dificultan el libre tránsito.

Por tal causa, encontramos en la ciudad una misma calle con diferentes nombres en trayectos relativamente cortos; que, aparentemente, fue la razón que obligó a sustituir los nombres de las calles por números para darle continuidad y permitir mejor orientación.

Al respecto, Gabriel Franchi Molina en "*Maracaibo Antes de Hoy*" apunta <Entre los muchos argumentos esgrimidos para justificar el cambio de la anterior nomenclatura de Maracaibo, se destaca el de que "era impropio que una sola calle tuviera cuatro nombres". Se refería específicamente a la actual Calle 98, que empezaba en *El paso de María* con el nombre de Salina Ancha y así se llamaba hasta *El medio gofio*, en la esquina de Los Andes; seguía con el nombre de Independencia hasta la esquina de Vargas; luego se llamaba Nueva Zamora hasta la plaza Baralt y

terminaba como Dr. Bustamante en la antigua avenida Guayaquil, límite de La Ciega>.

Otro ejemplo era la pequeña calle que, comenzando, de este a oeste, se denominaba *Alto de la Mina*, después en la próxima cuadra tomaba el nombre de *Los Tres Cujíes* y al final era *Los Biombos*. Esto es, en una calle de tres cuadras lleva tres nombres diferentes

La actividad petrolera permitirá que Maracaibo fuera una de las primeras ciudades del país, desde 1928, en crecer demográficamente.

En 1936 la población, aproximadamente, del Zulia era el 70% rural y 30% urbana.

El 20 de enero 1944, el Presidente del Estado Zulia Dr, Héctor Cuenca decreta la creación de la *Junta de Urbanismo de Maracaibo* conformada por las instituciones públicas y privadas que actuaban en la ciudad. El mismo año, autoriza las construcciones de la Urbanización Urdaneta y el “caserío indígena” Ziruma. (Compilación de Leyes y Decretos Orgánicos).

En 1953 se creó la Subcomisión Regional de Urbanismo del Estado Zulia dependiente de la Comisión Nacional de Urbanismo que tenía su sede en Caracas. Estas instituciones posteriormente fueron agregadas al entonces Ministerio de Obras Públicas (MOP),

El mismo año, la municipalidad de Maracaibo promulgó una ordenanza de zonificación del área urbana, donde se consideró el borde Este de la avenida El Milagro (avenida 2) como zona verde y mientras se implementara su expropiación sólo se dejarían construir viviendas unifamiliares en parcelas mayores de 1000 metros cuadrados.

El Plan Regulador de 1969 permitió la construcción de edificaciones de mayor tamaño, ya que tenía como principio aumentar la densificación de la ciudad. De esta manera se cambiaba la zonificación urbana del borde Este de la avenida El Milagro.

El 5 de febrero de 1964 por Decreto del Ejecutivo Regional se creó la compañía anónima Avenida o Centro Libertador de Maracaibo, organismo que se ocuparía de la remodelación de la avenida Libertador (calle 100). En junio de 1968 se amplió el objetivo de la mencionada compañía, en el sentido de realizar las obras de servicio, desarrollo y embellecimiento de la ciudad, con la construcción de la moderna avenida Libertador y la ampliación del Malecón. Para 1973 las controversias políticas entre el Gobierno Nacional y el Concejo Municipal de Maracaibo, llevaron a la paralización de las obras. Y, en consecuencia, el 20 de junio de 1976 se procedió a liquidar el Centro Libertador.

En 1966 se constituyó una Junta Promotora para la construcción de un “redondel” para Maracaibo. El responsable del proyecto de esta plaza de toros fue el Arq. Eduardo Santos Castillo y la construcción estuvo a cargo de la empresa “Ingenieros y Arquitectos Asociados”, con una capacidad para 12.000 espectadores. En 1971, por posibles fallas de resistencia, una comisión nombrada por el CIDEZ inspeccionó las estructuras metálicas de dicha plaza y comprobados los riesgos existentes, recomendó su demolición. En 1972 se construyó una nueva plaza para las faenas taurinas cuyo proyecto fue realizado por el Arq. Edgardo González y la empresa responsable de la edificación fue MOVECA de los ingenieros Bernardo Vera y Guillermo Montero. La inspección estuvo a cargo del Ing. Ernesto Montiel y el ingeniero residente fue Rafael Fernández.

En 1976, según <Informe. Maracaibo. Paseo el Lago> la Dirección General de Desarrollo Urbanístico-Dirección de Planeamiento Urbano del Ministerio de Obras Públicas: “En los últimos años las áreas urbanas de Maracaibo se han ido ampliando de manera impresionante, como resultado de este fenómeno se han hecho presentes en la ciudad problemas funcionales, técnicos, económicos y administrativos. Al mismo tiempo, la acción irracional del hombre ha causado un progresivo y alarmante deterioro de los bienes existentes en su contexto físico y natural... Porque se está construyendo para satisfacer los poderes básicamente económicos, que exigen un provecho inmediato, y no de acuerdo a las necesidades reales del hombre de hoy, a las posibilidades tecnológicas y a las previsiones de un futuro que ya se ha empezado a ser”.

En mayo de 1988 se instauró el Centro Rafael Urdaneta (CRU) con la finalidad de desarrollar el Plan Integral de Renovación Urbana del Casco de Maracaibo. Su radio de acción está comprendido entre las avenidas Libertador (calle 100) y Padilla (calle 93) y entre El Milagro (avenida 2) y Delicias (avenida 15), con un sinfín de calles que guardan la memoria de la ciudad. Para el año 2001, tiene, entre sus proyectos a largo plazo, la construcción del centro comercial Los Buchones, el rescate de la Plaza Baralt y el Paseo Ciencias, y la habilitación de la infraestructura arquitectónica que rememore los espacios de Maracaibo de finales del siglo XIX. Ha sido presidido por: Arq. Rafael Arispe, Ing. Ángel Urdaneta, Arq. Pedro Romero, Arq. Carlos Hernández Sideregts, economista Oscar Rincón, Arq. Anaydéé Morales y Arq. Tito Meleán.

Paseo del Lago

En la Ordenanza Municipal de Urbanismo del primer plano regulador que tuvo la ciudad de Maracaibo, 1953, se consideró el borde Este de la avenida El Milagro (avenida 2) como zona verde y mientras se implementara su expropiación sólo se dejarían construir viviendas unifamiliares en parcelas mayores de 1000 metros cuadrados. Con esto se congeló, en cierta forma, el desarrollo que se venía dando en otras áreas de la ciudad, en espera de una decisión para el urbanismo sobre esos terrenos.

El Paseo del Lago, según la concepción de los Ministerios de Desarrollo Urbano y del Ambiente, fue considerado como parte integral de la expansión y renovación urbana de Maracaibo.

En esos tiempos, el lago era el centro de las actividades económicas y comerciales; fuente de un proceso de integración regional con una dinámica trascendente. Debido a su privilegiada situación geográfica, el lago era visto como un punto estratégico y codiciado, lo que permitió que obtuviera un valor político muy singular.

El Decreto de la Presidencia de la República número 1267 del 11 de noviembre de 1975, relativo a las obras del Paseo del Lago de Maracaibo y a trabajos de renovación urbana de la misma ciudad, planteó la necesidad de realizar un estudio exhaustivo del área afectada por tal motivo, ya que una acción de esta naturaleza representaba un formidable impacto para la ciudad, circunstancia que a la vez exigía la formulación de un ordenamiento que permitiera que los componentes tanto viales como arquitectónicos, paisajísticos y de otra índole del complejo resultante, conformaran un todo funcional y armónico, altamente representativo de un urbanismo moderno, inspirado en concepciones novedosas, encaminadas a procurar la más satisfactoria calidad de vida.

En el artículo 1º del referido Decreto: “Se declara zona especialmente afectada para la construcción del Paseo del Lago de Maracaibo y de las obras de renovación urbana adyacentes, un lote de terreno y demás bienes en él existentes, cuya superficie aproximada es de: 365 Has. Cualesquiera que sean las circunstancias o posibilidades actuales de disfrute del Lago, es conveniente reservar el uso de sus riberas para actividades recreativas de la colectividad”.

Los objetivos iniciales de la obra fueron: a) Dotación de áreas verdes y recreacionales a la ciudad a escalas vecinales y urbanas, cubriendo parte de la creciente demanda y establecimiento de las previsiones necesarias para el año 1990. b) Recuperación de la ribera lacustre y su transformación en elemento vinculante de la ciudad y el Lago, como el hecho físico más característico y natural. c) Saneamiento, preservación y aprovechamiento del Lago como recurso natural de vital importancia. d) Utilización pública de la ribera con fines recreativos y turísticos, admitiendo la intervención relativa y dirigida del sector privado cuando sea compatible en los usos

previstos. e) Cambio de zonificación y reglamentación en las áreas dentro de la franja costera del Paseo y las áreas influidas directamente por ésta. f) Renovación total o parcial en áreas de asentamientos humanos característicos. g) Conservación y restauración de áreas con valores histórico-culturales.

El área costera comprendida entre el Puerto de Maracaibo y la Punta de Capitán Chico presenta a todo lo largo y ancho variadas características de orden topográfico, estableciéndose en consecuencia innumerables sensaciones espaciales, las cuales fueron factor importante para lograr su sectorización. Así, se presentaron cinco sectores. Sector uno, un área aproximada de 23.66 hectáreas, que está situado: por el Este con la avenida 2 (El Milagro); por el Norte y Oeste con la avenida 4 (Bella Vista) y por el Sur con la avenida 3C y la urbanización Virginia. Sector dos, un área aproximada de 39.08 hectáreas, situado por el Este con la avenida 2 (El Milagro), por el Norte y Oeste con la avenida 3C y por el Sur con la calle 72. Sector tres, un área aproximada de 141.48 hectáreas, situado por el Este con la avenida 2 (el Milagro), por el Norte con la calle 72, por el Oeste con la calle 3E y por el Sur con la calle 84. Sector cuatro, un área aproximada de 16,2 hectáreas, situado por el Este con la avenida 2 (El Milagro), por el Norte con la calle 84, por el Oeste con la avenida 24 y por el Sur con la calle 87. Sector cinco, un área aproximada de 36.01 hectáreas, limitado por el Este con la avenida 2 (El Milagro), por el Norte con la calle 87, por el Oeste con la avenida 4 (Bella Vista) y por el Sur con la avenida Padilla. Inicialmente, se programó el Paseo del Lago para ser construido en cuatro etapas. En el período 1976-1978 se construiría la primera etapa, en un área de 67 hectáreas aproximadamente, de las cuales 45 hectáreas corresponderían a rellenos, comprendida entre la Cañada Lara, en las proximidades del Puerto de Maracaibo, y la cañada adyacente al desarrollo residencial La Martín, próximo a la avenida 77 (5 de Julio). Además, la restauración y remodelación del barrio Santa Lucía, y la recuperación y desarrollo parcial del sector Cerros de Marín.

Se presentaron tres alternativas: 1º Expropiar los terrenos, 2º Realizar un relleno sin tocar dichos terrenos, sólo algunos imprescindibles y 3º Realizar islas e interconectarlas entre sí, como se había hecho en la urbanización Lago Mar Beach. Al final se escogió la 2º alternativa.



La construcción de la segunda etapa estaba prevista para ser ejecutada en el período 1978-1979 e incluía, además de un grande estacionamiento para vehículos y servicios públicos, la construcción de un complejo cultural, un edificio con el nombre Batalla Naval de Maracaibo y el Museo de Arte Contemporáneo. La tercera y cuarta etapas en el período 1979-1980 que incluía estacionamientos, canchas deportivas y servicios públicos. Estas ejecuciones (2, 3 y 4 etapas) no se han realizado por lo que el Paseo del Lago ha quedado inconcluso.

Abrió sus puertas el 18 de noviembre de 1978 con el nombre de Paseo del Lago y la finalidad de buscar respuesta a la urgente necesidad de mejorar la calidad del ambiente urbano, así como también satisfacer las necesidades de esparcimiento y recreación de la población zuliana.

Al final del año 2000 le fue cambiado el nombre por Vereda del Lago. Por otra parte, a un ritmo muy lento se han venido haciendo otros trabajos, que hace pensar que el original proyecto no será construido y Maracaibo, de nuevo, no podrá disfrutar con todo su auge de espacios recreativos que la naturaleza le ha dado.

El Saladillo

En “*Maracaibo Siempre*” de Ciro Urdaneta Bravo encontramos esta consideración sobre El Saladillo, “Ninguna zona urbana define con mayor precisión el perfil de la ciudad, ni recoge más legítimas tradiciones y leyendas, ni adentra tan profundamente en el pasado a través de los grandes y pequeños acontecimientos que conforman la historia del Zulia... Echaron al suelo los linderos geográficos del barrio más popular de Maracaibo, y una sensación nostálgica abatirá a los maracaiberos porque le han arrebatado un pedazo palpitante de pequeña historia”.

Como hemos señalado, desde antes de fundada la ciudad de Maracaibo existía una zona poblada, que después será conocida como El Saladillo y aparece en los primeros mapas y planos que se hicieron.

Por la cantidad de personas que allí habitaban, en 1686 el capitán Juan de Andrade mandó a construir una ermita para la celebración de actividades religiosas en honor a San Juan de Dios. Esto jugará un papel importante en la formación del barrio, que más tarde se consolidará con la llegada de la imagen de La Chinita a la modesta capilla.

El poblado de “El Saladillo” era considerado la parte detrás de la Basílica y sus alrededores. Poco más o menos, estaba enmarcado entre parte de la avenida Las Delicias, sector El Transito, donde está el cementerio El Cuadrado, por la parte Oeste; la antigua Calle del Milagro por el Este. Por el Norte un sector que conformaban tramos de las calles Carabobo y Padilla, e incluía la Plaza del Obrero y su vecindario; y por el Sur un trozo de calle Arismendi, con Salina Ancha y su entorno.

El arquitecto Miguel Sempere Martínez en su obra “*Maracaibo, ciudad y arquitectura*” nos refiere: “Por la misma fecha cuando estaba siendo reedificada la iglesia parroquial se construyó al oeste de la ciudad en un terreno bastante apartado de ésta la ermita de San Juan de Dios”. La iglesia parroquial es la actual Catedral de Maracaibo o iglesia Matriz, que fue el sitio donde se erigió la primera capilla de la región. Ya que, por disposición de los Reyes Católico y conforme con la Ley de Patronato, lo primero que se debía levantar en toda nueva fundación era la iglesia.

Más adelante, Sempere Martínez al considerar la influencia de la capilla en el crecimiento y la agrupación del área, expresa: “El emplazamiento de esta ermita, que con el tiempo se convertiría en la Basílica de Nuestra Señora de Chiquinquirá, vendría dado por la necesidad de un lugar de culto en la zona que, desde el momento de la fundación, había estado ocupada en forma dispersa y débil por la gente que trabajaba en las salinas y en las quebradas arcillosas del lugar, compuestas en su mayoría por esclavos e indígenas. La ermita y la pequeña plaza que se formó frente de ella actuaron a partir de entonces como elementos aglutinadores del sector, convirtiéndose en el centro que llegaría a ser el barrio el Saladillo”.

En la “*Historia Fundamental del Zulia*”, Segundo Tomo, del profesor Antonio Gómez Espinoza encontramos un documento eclesiástico del 7 de junio de 1806, donde el obispo Santiago Hernández Milanés define el número de parroquias (curatos) y el territorio que administrarán en la ciudad “... por este presente auto erige los tres curatos, con arreglo al Plan propuesto por dichos Curas actuales...”. Las tres parroquias eran: la de San Sebastián o Matriz, que administraría hasta una cuadra antes de llegar a la iglesia de Santa Bárbara. A ésta se le asignó por feligresía lo comprendido en tres cuadradas antes del tercer curato de San Juan de Dios, al cual se le asignó por feligresía todo el sector que dicha iglesia venía atendiendo, o sea, el límite de la ciudad por la parte Oeste. Más adelante en el citado documento se expresa “... y declaró dichas tres iglesias por verdaderas

parroquias, y como tales, pueden tener y tengan pilas de bautismales, Libros Parroquiales y todo lo demás concerniente al Ministerio y que usen las Iglesias Parroquiales por derecho, uso y costumbres...”

“En 1970... para darle paso al progreso tumbaron El Saladillo”. Muchos profesionales en la materia han considerado que previamente al inicio de las obras en dicho sector, no se hicieron los estudios socio-económicos correspondientes.

El programa de re-ubicación que originalmente se había presentado abarcaba sesenta manzanas con 1766 inmuebles.

Había cuatro de ellas ocupadas por plazas, una por el hospital Chiquinquirá, otra por la escuela Dr. Cristóbal Mendoza y las otras cincuenta y cuatro restantes por viviendas unifamiliares.



La demolición de “El Saladillo” se había iniciado “... a las 6.38 de la tarde del viernes 20 de marzo de 1970”. Para 1971 no se había construido ningún edificio y lo que es más lamentable, de acuerdo a lo señalado en la revista Paral N° 21 del Centro de Ingenieros del estado Zulia, “El Saladillo, sector deteriorado por el paso de los años, está siendo demolido desde hace más de un año y todavía no existe un proyecto sobre su remodelación. Sólo existen ideas probables, pero no reales”. Sin embargo, la desolación empezaba a propiciar actos en contra la moral y el bien público.

A la fecha de esta publicación lo proyectado y aprobado para su remodelación se ha cumplido en parte para males de la ciudad de Maracaibo. Esta es una obra que, por los alcances de lo programado y los imprevistos, ha necesitado una continua gubernamental que no ha tenido.

Puerto de Maracaibo

Desde el siglo XVI Maracaibo mostró su importancia como futuro centro portuario. A partir de entonces, se han venido realizando modificaciones o ampliaciones para mejorar su operatividad. Entre estas remodelaciones la de mayor envergadura fue la iniciada en 1927, que por el empuje de industria petrolera se construyeron grandes muelles que permitieron el arribo de barcos de gran calado. Además, de los espacios ganados al lago surgió la zona llamada *La Ciega*; y las vías de acceso se convirtieron en el principal sistema de vialidad urbana, interurbana y extra-urbana.



Puente General Rafael Urdaneta

Después de amplios estudios de factibilidad y utilidad, se eligió el sitio para atravesar el Lago por vía terrestre. Se estudiaron varias alternativas tomando en cuenta la forma del fondo del Lago, el carácter del subsuelo, las exigencias de la navegación y ante todo, la incorporación del Puente a la red de carreteras de Maracaibo; además del contorno y forma urbanística de la ciudad. La alternativa que resultó más adecuada fue la ubicada entre Punta Piedras (Maracaibo) y Punta Iguana (Costa oriental), porque establecía una comunicación directa con el entonces nuevo Aeropuerto Internacional de La Chinita (antiguo Caujarito) y los centros petrolíferos en la otra orilla del Lago. Por otra parte, ofrecía la ventaja de ser perpendicular a la dirección de la corriente y al canal de navegación, hecho que facilita el tránsito de barcos. Esta obra fue inaugurada en 1962 y conectó a Maracaibo por vía terrestre al resto del país.

Antes de entrar en funcionamiento, el tráfico entre Maracaibo y la Costa Oriental del Lago, dependía exclusivamente de «ferrys», los cuales eran insuficientes para satisfacer la demanda creciente. (*Historia de la Ingeniería en el Zulia*).



Bibliografía y fuentes

- Aguado, Fray Pedro.
Recopilación Historia de Venezuela. Fuente para la Historia Colonial de Venezuela. Biblioteca de la Academia Nacional de Historia. Caracas 1963
- Arcila Farías, Eduardo.
Historia de la Ingeniería en Venezuela. Colegio de Ingenieros de Venezuela. Año Centenario 1861-1961. Caracas. 1961.
- Besson, Juan.
Historia del Estado Zulia. Tomo IV. Hermanos Bellosó-Rosell. Maracaibo. 1943.
- Bracho Morales, Iván.
Sistemas de Aducción de agua en el Estado Zulia. PISANCA. Maracaibo. 1990.
- Cardozo Galué, Germán.
-Bibliografía Zuliana. 1702-1975. LUZ. Maracaibo. 1987.
-Maracaibo y su región histórica. El Circuito Agro-exportador 1830-1860: Colección Centenario de LUZ. Maracaibo, abril 1991.
- Faría González, Tubal.
Crónica Gráfica del desarrollo urbano de Maracaibo, en los últimos 50 años. Maracaibo. 1982.
- Hernández, Luis G. y Parra, Jesús A.
Diccionario General del Zulia. Banco Occidental de Descuento. Maracaibo
- Guerrero Matheus, Fernando.
En la Ciudad y el Tiempo. Edición conmemorativa del X Aniversario de la Fundación Banco de Fomento Regional Zulia. 1967.
- Mendoza M. Alberto.

Manual Municipal del Distrito Maracaibo. Facultad de Ingeniería LUZ. 1962.

- Ocando Yamarte, Gustavo.
Historia del Zulia. Editorial Arte. Caracas, 1968.
- Pineda Morán, Nury.
Acuerdos, Ordenanzas y Resoluciones de la Diputación Provincia de Maracaibo (1830-1856). Maracaibo. 1979.
- Pineda Paz, Eduardo.
Urbanismo y Vivienda. Maracaibo, 1978.
- Portillo, Julio.
El Palacio de las Águilas. Maracaibo. Septiembre 2004.
- Sempere Martínez, Miguel.
MARACAIBO Ciudad y Arquitectura. Maracaibo. Octubre de 2000
- Zawisza, Leszek.
León Achiel Jerome Hoet. Un Ingeniero en la vieja Maracaibo. Edición de la Gobernación del Estado Zulia. Secretaria de Cultura. 1989.
- Zawisza, Leszek.
Arquitectura y Obras Públicas en Venezuela. Siglo XIX. Ediciones de la Presidencia de la República. Caracas, 1989.

Otras fuentes:

- *PARAL.* Revista. Órgano informativo del CIDEZ. Maracaibo. No. 21
- *El Farol.* Revista de la Creole Petroleum Corporation. Números 123, 192 y 234.
- *El Zulia Ilustrado.* Tomo I. Maracaibo. 31 de Marzo de 1889. Num. 4
- *Diario Panorama.* Suplemento Sabatino Galería. Maracaibo, 23 de marzo de 1996.
- *Compilación de Leyes y Decretos Orgánicos del Estado Zulia. 1944*
- *El puente sobre el lago de Maracaibo.* Diagramación Prof. Fausto González. Dirección de Vialidad. MOP. Caracas. 1961.

Consideraciones sobre el desarrollo urbano

Una vez concluida la parte correspondiente a nuestro aporte, como se indicó y con la finalidad de ampliar el contenido de este trabajo monográfico, transcribimos las opiniones del ingeniero Alberto Urdaneta y los arquitectos José Hernández Casas, Tubal Faría, Maruja y Alejandro Carruyo, que oportunamente solicitamos por la vinculación que han tenido con el desarrollo urbano de la ciudad de Maracaibo. Todos ellos relacionados con la docencia universitaria e instituciones que se han ocupado de esta materia.

Alberto Urdaneta Domínguez Ingeniero civil. LUZ (1950). Director regional de urbanismo (1951-1957) y vicepresidente del Concejo Municipal de Maracaibo en 1958. En la docencia, profesor de LUZ, de la UCV y de la Universidad de Oriente. Vicepresidente de la Sociedad Interamericana de Planificación, 1982 y Presidente de la Sociedad Venezolana de Planificación, 1985. Autor y coautor de varios trabajos técnicos y científicos, publicados en prensas, revistas y libros especializados. Fue miembro de número del Centro Histórico del estado Zulia. Presidente del CIDEZ y Directivo del Colegio de Ingenieros de Venezuela. CIV-1435.

<<Desarrollo urbano en Maracaibo

1.- Introducción.

A principios de la década de los 50 en el siglo pasado se inicia formalmente el estudio e implementación del desarrollo urbano en la ciudad de Maracaibo.

Existía en Venezuela con sede en Caracas, dependiendo del Ministerio de Obras Públicas de entonces, la Comisión Nacional de Urbanismo creada por el Gobierno Nacional para acometer el Desarrollo Urbano en Venezuela. Antes hubo algunos intentos para ordenar la ciudad de Caracas. Dicha Comisión, formada por destacados personajes venezolanos con manejo de la materia, la presidía el Dr. Leopoldo Martínez Olavarría a quien consideramos uno de los padres del urbanismo en Venezuela. Esta Comisión contaba con una Dirección Técnica, a cuyo frente estaba el destacado arquitecto Gustavo Ferrero Tamayo. Esta Comisión con base a estudios nacionales y otros planes, elaboró el primer plan de desarrollo urbano de la ciudad de Caracas, con visión nacional y de regiones componentes del país.

Dicha Comisión resolvió crear la Sub-Comisión Regional de Urbanismo para el Estado Zulia, con una Dirección Regional de la cual fui su primer Director. La Sub-Comisión estaba integrada por funcionarios relacionados con materias inherentes al desarrollo de la ciudad, tales como el INOS de entonces, que se ocupaba de acueducto y cloacas, la Ingeniería Sanitaria, el Concejo Municipal y otros entes, con un Presidente nombrado desde Caracas, que correspondió en su primera versión al arquitecto Miguel Casas Armengol.

En la Dirección se contaba con una secretaria, un dibujante, un topógrafo y tres obreros. Se incorporó, como Adjunto a la Dirección al arquitecto Tubal Faría, gran compañero y competente profesional que luego asumió por años la Dirección. Vale recordar el apoyo recibido en oportunidades por el destacado Urbanista zuliano profesor Víctor Fossi Belloso, por los

arquitectos Luis Rivas Roz y Federico Socolosky, así como del asesor norteamericano Francis Violich.

Como Ingeniero, egresado en 1.950 en la Primera Promoción de Ingenieros de la reabierta Universidad del Zulia, recibí por meses un serio entrenamiento en la Comisión Nacional de Urbanismo, todo un curso especial antes instalar la Dirección Regional de Urbanismo. La Dirección Técnica estudiaba, elaboraba propuestas y las presentaba a consideración del colectivo de la Sub-Comisión para su aprobación, modificación o rechazo.

Por primera vez en la historia se emprendía el estudio, elaboración y futura ejecución de un plan de desarrollo urbano de la ciudad de Maracaibo, comprendido en una visión regional y con alcance de largo plazo. No solo apreciar y proyectar el crecimiento poblacional, sino el asentamiento ordenado, bien servido, con funcionamiento orgánico de la ciudad, sustentado en una base productiva.

2.- Algunas labores.

a.- Se empezó por conocer la distribución y usos de la tierra, la base productiva de la ciudad, su funcionamiento, sus servicios, sus deficiencias y requerimientos, siempre con la visión del largo plazo, considerando el papel de la ciudad en los conjuntos regional y nacional, dentro del sistema de ciudades de Venezuela.

Por primera vez se dio un ordenamiento y futura localización sana de los usos de la tierra. Se establecieron aquellos no conforme y su destino. Se visualizaron y fijaron los áreas de expansión de la ciudad, conforme al crecimiento esperado, determinando el límite urbano o hasta donde llegaría en el futuro largo plazo la ciudad, hasta donde irían los servicios y el equipamiento requerido para su buen funcionamiento, tanto en los que se prestan directamente como en aquellos que ameritan traslados para obtenerlos, visualizando los requerimiento para la circulación y transporte en todos los casos, incluyendo, de manera prioritaria, el referente a vivienda-trabajo y viceversa.

Cuando hablamos de usos de la tierra nos referimos a la localización de viviendas, desde aquellas aisladas o en parcelas individuales, de diferentes tamaños, agrupadas conforme a la densidad de población, como aquellas pareadas, en fila o multifamiliares o edificios de apartamentos, también conforme a las densidades de población, previendo la magnitud de los servicios y los equipamientos en cada caso.

b.- Recordemos que los servicios públicos tienen unos que se prestan a través de redes como acueductos, cloacas, drenajes, electricidad, gas, teléfonos y otros, que van por una red matriz que son las calles, avenidas y autopistas, por donde circula el tránsito y transporte y aquellos servicios llamados equipamientos, que se prestan a través de puntos, como la

educación, salud, deportes, parques, religión, cultura, puntos que tienen un radio de cobertura conforme a su magnitud y características.

El establecimiento de las redes y puntos requeridos, conforme al desarrollo previsto deben ser objeto de cuidadosa determinación, con el propósito de que preste el servicio adecuado en el momento que sea necesario, es decir que sean eficaces, durante el tiempo previsto para el desarrollo del plan. Sobre todo, hay que considerar la circunstancia de que las redes tienen la condición de rígidas, no son polivalentes y al coparse hay que cambiarlas, con grandes costos por la cantidad de obra, destruyendo la que exista, llegando hasta las calles, a diferencia de los puntos que pueden ser ampliados de manera menos costosa. Por ello resulta indispensable conservar o mantener los usos establecidos en el plan sin intensificarlos o cambiarlos so pena de desvirtuar, violar el plan, destruyendo lo hecho en la búsqueda de situaciones más rentables para los propietarios del suelo, pero con graves perjuicios para la ciudad y el conjunto de la población.

Además del uso para vivienda, habría que mencionar el uso de la tierra para comercio en sus diferentes situaciones y magnitudes, el industrial, el educativo, el deportivo, los parques y plazas, la cultura, la religión. Todo en función y conforme al proceso de desarrollo, previendo y construyéndose conforme a los requerimientos, sin excesos y sin cortedades, planes globales con pautas sectoriales o subordinados.

c.- Punto importante que se definió mediante estudios fue la vialidad matriz, que es la que hoy tiene, ha persistido y funciona. Los ejes verticales o norte-sur, donde destacan El Milagro, Bella Vista y Las Delicias. El Milagro con su pase por el casco y articulación a través de la Av. Libertador con Delicias, Sabaneta y Los Haticos y la prolongación hacia el Norte articulando con Bella Vista, Delicias y con la troncal que entra a Maracaibo por el Norte y comunica con Santa Cruz, Mara, Guajira y la Troncal del Caribe colombiano. Bella Vista, con penetración al casco por la Calle Colón hasta la Libertador. Delicias, gran eje norte sur al unirse con Los Haticos y sus prolongaciones tanto al Norte como al Sur.

Luego las Transversales, Este-Oeste, Circunvalaciones que hoy tiene la ciudad, articulan con los ejes Norte-Sur y comunican con los accesos a la ciudad por el Norte, por el Sur y por el Este.

Esta vialidad es uno de los planteamientos que hoy persiste y se ha afianzado en la ciudad, con la visión que se tuvo entonces. Hay otros planteamientos de entonces, como la intensidad y localización de algunos usos de la tierra que han sido variados, cuya razón desconozco, porque estoy hablando de un plan hecho hace más de medio siglo, en el cual participé como Director y ese tiempo transcurrido hace que me vine a Caracas.

3.- Relevancia de algunas definiciones.

a.- Con el criterio de preservar en alguna medida, áreas especiales por su configuración física como el sector llamado *Las Cuevas del Humo*, se fijaron parcelas muy grandes de 5.000 m², situación que no sé si la modificaron.

b.-Otros hechos o planteamientos que también persisten y son de importancia para la ciudad el *Paseo o Vereda del Lago*, empezada a construir unos cuantos años después y aún en ejecución.

Como dijo una vez el gran maestro Carlos Raúl Villanueva, Maracaibo creció de espaldas al Lago. Estando en la ciudad no se tiene o no se tenía oportunidad de ver el Lago, de acercarse a su orilla, solo cuando se iba al Puerto y cuando se veía de lejos al llegar a alguno de los puntos altos, como Cotorrera o Corito. Toda la costa de El Milagro y Los Haticos estaba cubierta por viviendas con frentes a la vía y fondos hacia el Lago.

En ese entonces, hace más de medio siglo, se planteó el Paseo del Lago y justo es reconocer la autoría del Arquitecto Luis Rivas Roz, quien colaboró con el Plan y hoy vive en Caracas. Este paseo o vereda se planteó para El Milagro, no para Los Haticos, donde el Ministerio de Obras Públicas tenía planteado la ampliación del Puerto con carácter internacional, de gran importancia, como la ha tenido y debe conservarla. Así se pensó y planteó en el Plan.

c.- Otro hito de gran importancia que tocó definir fue lo relativo al *Puente sobre el Lago o General Rafael Urdaneta*. Su localización, para lo cual se manejaron tres alternativa, una en el Norte de la ciudad, partiendo de Capitán Chico, otra en el centro partiendo de El Bajito una tercera, al Sur poco antes de San Francisco, que fue la elegida, considerando el ingreso de esa extraordinaria articulación efectiva, expedita de Maracaibo con la Costa Oriental y en general con todo el país, el impacto sobre la ciudad y su efectiva articulación con la vialidad urbana y la distribución del enorme flujo de tránsito y transporte en general que significaría para Maracaibo.

Al fin habría una *articulación efectiva de Maracaibo con la Costa Oriental de gran desarrollo petrolero y con el resto del país*. Hay que recordar lo dificultoso y el costo en tiempo y dinero que significaba pasar de una costa a la otra, llegando a establecerse que ese costo era igual al equivalente al de transportar una carga desde el centro del país hasta la costa oriental.

Debemos recordar remontándonos a tiempos anteriores el aislamiento de Maracaibo, a tal extremo que, para ir a Caracas, la Capital, se iba en barco y había que salir del territorio nacional, necesitándose sacar pasaporte por la obligada escala de una noche en Curazao. Luego vinieron carreteras, entre ellas la llamada petrolera, hecha por las empresas del petróleo para su negocio y aparecieron los ferrys que mejoran la situación implicando, como se dijo altos costos y de tiempo.

d.-En este importante punto hay que señalar el impacto del puente en cuanto al desarrollo urbano de Maracaibo, su extensión e integración con los desarrollos habidos y futuros de la costa oriental, pasando a formar parte de Área Metropolitana de Maracaibo, como en efecto se pensó. Ya sería factible vivir en un lado y trabajar en el otro y viceversa, de costa a costa. Entonces, hace más de medio siglo, planteamos y escribimos en un diario nacional, una crónica, sobre *Maracaibo, Ciudad Dividida por un Estrecho*.

d.- Otro aspecto que se discutió y se hicieron las advertencias, fue el impacto regional del Puente sobre la navegación lacustre, que tendería a disminuir su función transportadora de insumos, alimentos y pasajeros del Sur del Lago hacia Maracaibo, trasladándose al transporte automotor, por carreteras, por ser más expedito.

e.- Cabe mencionar el planteamiento de la articulación del Puente con las carreteras troncales Falcón-Zulia y Lara-Zulia mediante un distribuidor en la costa oriental, así como las conexiones con vías locales.

f.- Volviendo a la vialidad de Maracaibo, valdría destacar que un gran eje internacional pasa por la ciudad y se tomó en cuenta la debida articulación. Se trata de la vía que parte de Santa Cruz de la Sierra, en Bolivia, atraviesa Perú, Ecuador y Colombia y ha de entrar a Venezuela al cruzar el río Arauca a la altura de Isla de Charo, pasa por El Nula, San Cristóbal en Táchira y continúa en Zulia por la Machiques Colón, entra a Maracaibo por la vía que viene de Perijá, articula con la Circunvalación No. 2 y Av. Delicias, continuando a los municipios Mara y Guajira, empalmando con la Troncal del Caribe, en Colombia, sube hasta Riohacha, bordea la costa hasta los límites con Panamá, en Dariem, donde ha de empalmar con la Carretera Panamericana, que sigue a Centro y Norte América.

g.- Otro punto a destacar en el Plan Urbano de Maracaibo es la *Zona Universitaria*, de gran magnitud e importancia para LUZ. Recordemos que cuando la Universidad se reinició en 1.946 comenzó a funcionar en lo que era entonces la Casa del Obrero o Sindical, en La Ciega. Allí en 1.950 nos graduamos en la Primera Promoción de Ingenieros, la General Rafael Urdaneta, hace 76 años y la de Médicos, hace 72.

Planteado y definido el traslado del Aeropuerto de Grano de Oro -ya por ese entonces unido al crecimiento de la ciudad- al fundo de Caujarito, en las afueras, hoy Aeropuerto La Chinita. Conocedores antes que nadie de esta situación, siendo ya Profesor de la Facultad de Ingeniería, ocurrimos ante el Rector, para ese entonces Dr. José Domingo Leonardi, le propusimos pidiera al Gobierno Nacional las 800 hectáreas que componían a Grano de Oro para Zona Universitaria de LUZ, y llevamos al Dr. Leonardi a recorrer el área. En principio le pareció demasiado grande, pero le convencimos que no era así. Entonces procedió a hacer las gestiones, levantamos el plano topográfico y ocurrimos a Miraflores, donde

aportamos los Datos a la Secretaría y conjuntamente con el Consultor Jurídico Dr. Rafael Pinzón revisamos el Decreto de donación aportando las coordenadas respectivas a la localización de los terrenos.

Cuando estaba previsto saliera el Decreto, cayó Pérez Jiménez. Trascurrido cierto tiempo, habiendo sido nombrado el Dr. Antonio Borjas Romero Rector, amigo, con quien compartimos tareas conjuntas cuanto era Presidente del Colegio de Médicos del Estado Zulia y yo del Centro de Ingenieros, ocurrimos a él y le planteamos el asunto. El entonces el Vice-Rector, Dr. Rafael Díaz Cerrada apoyó la gestión. Borjas Romero enseguida entendió la trascendencia de lo planteado, se movilizó y logró que en breve tiempo saliera el decreto de donación, esta vez firmado por el Almirante Larrazábal. *Me ufano con orgullo de ser quien visualizó tan importante situación y logró concretarla.* Después vino el proceso de planificación y desarrollo de la zona todavía en curso.

h.- Se deben mencionar otras acciones realizadas más allá de Maracaibo, dado el carácter regional de la Dirección, como el acceso de la Lara-Zulia a Cabimas por la vía H. Vale recordar las discusiones y arreglo, por la violación del mismo acceso tenidas con la Creole. Esta empresa planteó la construcción de una urbanización de 40 casas en Lagunillas. Vista la subsistencia del suelo allí, se les recomendó hacer el desarrollo fuera de esa área. De allí surgió la propuesta de El Menito como alternativa. Se acordó desarrollar todo un nuevo núcleo urbano, compromiso que no cumplió la empresa y solo se desarrolló años después y aún se continúa.

Entrega y ejecución del Plan

Una vez elaborado el Plan, aprobado en Sub-Comisión, visto y revisado por la Comisión Nacional, la Presidencia de esta última procedió a hacer entrega, en Sesión Solemne, al Concejo Municipal del entonces Distrito Maracaibo.

El Plan quedaba sujeto a ser cuidado en su ejecución por dicho Consejo, con frecuentes consultas a la Sub-Comisión, de los casos que lo ameritaran y sujeto a periódicas revisiones.

Vale mencionar, que hubo amplia participación de la Dirección y Sub-Comisión en la elaboración de las respectivas Ordenanzas requeridas.>>.

José Hernández Casas. Arquitecto. Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia, 1951. Revalidó en la UCV, 1954. Su Tesis de grado: *Teatro Municipal para la Ciudad de Maracaibo*. Fundador y director de la constructora Otica S. A. Fundador y presidente de la Oficina de Arquitectura y Planificación “Hernández Casas”, donde se han desarrollado más de 260 trabajos entre, estudios, anteproyectos y proyectos en campos diversos de la arquitectura. Entre 1961 y 1965 fue Arquitecto Jefe del Departamento de Arquitectura de la Junta de Planificación Universitaria del Zulia y Coordinador de todos los proyectos de la Ciudad Universitaria, en su primera etapa. En LUZ, profesor: Facultad de Ingeniería, Facultad de Arquitectura (Decano encargado 1964-1967). Fundador y presidente del Colegio de Arquitectos -filial Zulia y miembro de la comisión de estudio para la creación de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Rafael Urdaneta (URU). CIV-1980.

El Arq. Hernández Casas (1924-2006) al considerar cronológicamente la presencia de arquitectos en Maracaibo, aporta datos urbanísticos de interés, por tal razón lo incluimos: “Para mediados de los años 40, tiempo en que definí mi vocación hacia la arquitectura, no recuerdo haber conocido ni oído hablar de arquitecto ejerciendo la profesión en Maracaibo. Fue en vacaciones entre los años 1945 y 1950 que conocí a dos arquitectos que estaban proyectando las primeras mansiones en la avenida Rafael María Baralt, en terrenos de Elías Atencio, quien vendió, las primeras parcelas, a dos bolívares el metro cuadrado, y posteriormente a cinco bolívares. El primero de estos arquitectos era de nacionalidad española residenciado en Caracas, Javier Yarnoz; el otro, de apellido Jiménez, era de Barquisimeto. El primer arquitecto que llegó a establecerse en Maracaibo fue Miguel Casas Armengol, aproximadamente en 1948, egresado de la Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Trabajó como arquitecto en la constructora de su padre, hizo proyectos importantes para la época e ingresó a LUZ como profesor de la Facultad de Ingeniería. En el año 1951 llegó el arquitecto José Hernández Casas, egresado de la Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia. Se asoció en una constructora donde estuvo siete años hasta que la función del arquitecto fue reconocida y pudo establecerse ejerciendo el diseño de proyectos arquitectónicos. En el año 1952 arribó el arquitecto Tubal Faría graduado en la UCV, quien empezó a laborar en la Oficina de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Posteriormente llegaron los arquitectos Humberto Vera Barrios, de la UCV; Hernán Badell, graduado en los Estados Unidos; Armando Brons, de la UCV. Más tarde, procedentes de Colombia, llegaron los arquitectos: Roberto Azuero, Alberto Ángel, Napoleón Ferreira y Edgardo González; y de Bolivia, un arquitecto de apellido Peñafiel que estuvo pocos años en Maracaibo. También el arquitecto suizo, Jack Pahud, estuvo en el Zulia y proyectó la iglesia San

Vicente de Paúl, situada en la avenida 15 con calle 69. El cálculo de esta obra fue realizado por el ingeniero Nicandro Barboza. En forma transitoria hicieron proyectos los arquitectos de USA: Potter, de Nueva York; Paterson, de Paterson & Suflin, de Miami; y Bolton and Barnstone, de Houston. Los años entre 1950-1960 fueron de consolidación de la arquitectura como profesión independiente de la ingeniería. Por la bonanza petrolera, para esa década, el 90% de los arquitectos con que contaba el país se encontraban residenciados en Caracas, donde el campo profesional es más propicio por la densidad de población, sede del Gobierno nacional con marcada tendencia centralista, grandes corporativas comerciales e industriales, y desmesurado crecimiento de la ciudad. Como consecuencia de esto, llegaron a Maracaibo proyectos ejecutados en Caracas sin conocimiento del medio ambiente y muchas veces típicas, que eran repetidas en todo el país, lo cual afectaba el ejercicio profesional local. Con las Facultades de Arquitectura de LUZ y de la Universidad Rafael Urdaneta se vienen llenando equilibradamente el requerimiento de arquitectos para la ciudad, notándose que emergerá, con el tiempo, una auténtica arquitectura zuliana”. (*Historia de Ingeniería en el Zulia*).

Al referirse a su inconformidad de la manera como ha crecido Maracaibo, El Arq. Hernández Casas dice: «No es desencanto, es el reconocimiento del fracaso de Maracaibo como ciudad. Vamos a seguir así, haciendo lotes cada vez más chiquitos, edificios cada vez más altos, no queda otra cosa. El problema es la falta de planificación del gobierno. La ciudad seguirá creciendo detrás de las invasiones. Así, tal cual, como venimos haciéndolo desde hace 15 a 20 años. (*Galería*, revista sabatina del diario Panorama. 23-03-1996).

Tubal José Faría González Arquitecto UCV-1951. Trabajó para el Ministerio de Obras Públicas (MOP), en Maracaibo como: Arquitecto de la Dirección de Urbanismo (1951-1957); Jefe de la Oficina de Planeamiento Urbano (1957-1969) y Asesor del Comité Director de la Agencia de Desarrollo Urbano (1969-1976). Realizó proyectos de diseño urbano de las urbanizaciones: Coromoto, Cantaclaro, Los Olivos, Rotaria, Rosaleda, La Floresta, San Rafael, Cacique Mara, El Rosal y el Rosal Norte, El Doral y el Doral Norte, Villa Delicias, La Chamarreta, Lago Azul y de muchos parcelamientos. En unión del Arq. Humberto Vera Barrios, realizó el proyecto de arquitectura del Teatro Bellas Artes. También hizo el proyecto de arquitectura del Colegio Bellas Artes, en la primera etapa, y el anteproyecto del Hotel El Paseo y su proyecto con la Arq. Ana María Borjas. Además, es autor de varias residencias particulares, tanto en Maracaibo como en Valencia. En LUZ: profesor en las Facultades de Ingeniería (1953-1955) y Agronomía (1959) y Arquitectura. Ha sido: director fundador de la empresa CONDIMA (Compañía para el Desarrollo de la Zona Industrial de

Maracaibo, 1966-1969); fundador y presidente de la Sociedad Zuliana de Arquitectos, en 1952. Miembro de la Sociedad Venezolana de Urbanismo. Ha publicado: «Ordenanza modelo de zonificación para la Ciudad de Maracaibo» y «Crónica Gráfica del Desarrollo Urbano de Maracaibo en los Últimos Cincuenta Años», 1982. CIV-1555.

En la segunda edición del libro de nuestra autoría *Historia de la Ingeniería en el Zulia* publicamos parte de un trabajo del **arquitecto Tubal Faría** (1924-2011) sobre el desarrollo urbano de Maracaibo en los últimos 50 años, desde 1930 a 1980. Más tarde, cuando aspirábamos publicar una tercera edición, le pedimos al Arq. Faría que ampliara el lapso señalado y, con ese Don de gente que siempre le acompañó, aceptó gustosamente y lo llevó hasta 2010. Así, como un reconocimiento a su magnífico trabajo, lo publicamos a continuación.

<<En la ciudad de Maracaibo entre las décadas de los años 60, 70, 80 y 90, se ha venido afrontando el problema de la falta de planificación. También la elaboración de proyectos inconclusos ha generado grandes contrastes urbanísticos. Los decretos gubernamentales y las ordenanzas municipales con sus constantes modificaciones, por las cuales se ha regido la ciudad, no han sido suficientes para su desarrollo integral y armónico. En el Zulia el crecimiento urbano ha sido en forma anárquica, lo que ha originado cambios en todos los niveles, que han transformado una sociedad eminentemente rural en una sociedad urbana. En 1936 existía un 70% de población rural y un 30% urbana, para el año 2000 el 80% es urbana y sólo el 20% rural.

Aunque el desarrollo de una ciudad se puede mostrar en una forma fría, mediante, índices, porcentajes o planos, es interesante mostrar no sólo eso, sino como ha sido su vida y hasta donde sea posible, quienes han sido los autores de las principales obras de “arquitectura maracucha”, como aporte a un estudio posterior de la historia de la arquitectura zuliana, pues no hay duda que la ciudad es su gente y a pesar de su cosmopolitización, la forma de ser y de vivir del maracuco, ha influido en su desarrollo. Maracaibo en 1930 era un pueblo de 80.000 habitantes aproximadamente, la mayoría de las personas vivían en el actual centro o casco urbano. En los alrededores o en las afueras de la ciudad -Bella Vista, El Milagro, Las Delicias, Los Haticos, Sabaneta- las personas que allí vivían utilizaban principalmente el tranvía que pasaba por el frente de sus casas y decían: «Voy para Maracaibo», para ir al centro. Eran los tiempos del Gomecismo: las compañías petroleras estaban recién llegadas y construían sus colonias; las carreteras las hacían los presos con «grillos» en los pies, en forma de lomo de perro; existía un acueducto de agua del Lago y el agua de tomar se compraba en «latas» que vendían en carros tirados por burros; no había cloacas sino pozos sépticos; la diversión de los Domingos era ir a ver la «bajada» de la bandera a las 6 de la tarde, en el Cuartel que estaba donde es hoy el Palacio Arzobispal, ir a

la «retreta» de la Plaza Bolívar desde las 7 a las 9 de la noche. Era una ciudad donde había que comprar a diario la comida en el Mercado Principal y/o del Lago, porque pocas familias poseían nevera y casi nadie congelador; donde tener un «fordcito» era la máxima aspiración de un padre de familia; donde las vacaciones de agosto de los muchachos, era ir a «temperar» a San Francisco o a los Hatos de Sabaneta, o a Santa Bárbara, La Puerta o Timotes, en un viaje que se hacía por piragua, hasta La Ceiba o a Encontrados, por tren hasta Motatán o La Fría, y, por bus, hasta los pueblos de los Andes. Donde para ir a Caracas debía uno sacar un pasaporte pues el vapor de la Línea «D» Roja que iba a La Guaira pasaba por Curazao y para bajarse allí, era necesario mostrarlo, y el viaje duraba tres días. (El recorrido de los vapores era: New York, Puerto Rico, Maracaibo, Curazao, La Guaira). Donde viajar por avión era una aventura y la Pan American arribaba con su «Clipper» donde está hoy el Parque La Marina. Con la llegada de los Ferrys Boats de la compañía La Translacustre, en 1942 y de grata recordación; el viaje a Caracas se hacía con la compañía de autobuses ARC, que el pueblo traducía en Aguante, Resista y Calle y duraba dos días con escala en Barquisimeto en donde había que dormir, con 18 horas de viaje.

Los Colegios casi todos eran privados y estaban situados en el Centro, como el Colegio Sucre, frente a la Plaza Sucre; el Instituto Maracaibo del ingeniero Raúl Cuenca, en la Calle Aurora; El Colegio Corazón de Jesús, de la señorita Daría D'Windt, donde estuvo Panorama; el Colegio El Pilar, hoy el Centro Comercial El Pilar; El Liceo Baralt, detrás del Convento donde hoy hay un estacionamiento y donde también funcionó la Universidad del Zulia; la Escuela del Br. Acurero, en la Calle Carabobo y así, muchos más. La Plaza Baralt y la calle Comercio eran el centro de compras principal con la Casa Mac Gregor, la Botica Nueva, la Botica Italiana, la Botica Inglesa, La Zulianita, el Blue Book, Tito Abbo, Brüer Moller, Pasaje Colón, Ferretería del Lago, etc. El mejor hotel era El Victoria y junto con el Club del Comercio constituían el corazón de la ciudad. Tenía una función de servicio cultural y religioso y su conexión con El Malecón era puerta de entrada de la zona Sur y Este del Lago.

En la década de los años 30 y a partir de los 40, los usos de la tierra se presentaban mezclados con pequeñas diferencias y, entre el centro y la periferia, el desarrollo era esencialmente lineal, motivado al tipo de transporte (tranvía, bus, carro por puesto), que sólo iba por las vías principales, quedando vacías grandes áreas que fueron llenándose con el tiempo.³

Muchos hitos y nombres se han perdido en el tiempo, como la Gran Cruzada, Avenida Guayaquil, la esquina de la Lucha, La Paulina, la esquina de Luis Santana, El Golfito, Café América, Los Tres Pesos, Bar Princesa, esquina de Villasmil, etc.

Entre los años de 1930 y 1950, en Maracaibo, la función de planificación estatal no existió y el control de las construcciones estaba a cargo del Concejo a través de la Ingeniería Municipal, quien en 1939 publicó una Ordenanza de Arquitectura y Ornato Público, que regulaba en cierto modo los retiros, diciéndole a una persona lo que debía hacerse. El sistema imperante se realizaba de la siguiente forma: El Concejo hacía el trazado de las nuevas calles, las personas construían sus casas y posteriormente, después de mucho rogar, el Concejo asfaltaba las calles, se instalaban los servicios de agua y cloacas, pero siempre era primero la energía eléctrica.

Los primeros desarrollos programados fueron las colonias de las compañías petroleras: Shell, Mene Grande, Creole y Richmond. A principios de los años 40, el Concejo Municipal realizó la urbanización Sucre, como primer intento de resolver la vivienda. El Banco Obrero, realizó la construcción del Barrio Obrero, que son las casitas que todavía existen en la calle 79 por el Sur, calle 77 por el Norte, avenida 8 por el Este y avenida 9 por Oeste. Costaron Bs. 8.000, en ese tiempo.

En 1944, también el Banco Obrero, construyó la Urbanización Urdaneta, diseñada por el Arq. Carlos Raúl Villanueva, con casas en fila únicamente y entre 1948 y 49 realizó la Urbanización La Pomona, diseñada por el arquitecto catalán, José Luis Sert, residenciado en New York. Con la finalidad de escuchar ideas para la elaboración de un plan de urbanismo, el año 1944, la Cámara de Comercio de Maracaibo, invitó al arquitecto español Amos Salvador, residenciado en Caracas, quien hizo sólo unas ligeras recomendaciones acerca de la ampliación de algunas avenidas.

El primer intento para hacer un plano regulador para Maracaibo, lo hizo el arquitecto zuliano Jorge Romero Gutiérrez; quien, con ocasión del trisesqui-centenario del descubrimiento del Lago, en su tesis de grado en el año de 1949, auspiciado por la Comisión Nacional de Urbanismo, realizó una exposición en el edificio de la Universidad del Zulia, en La Ciega, donde exhibió el proyecto de un plano regulador, su trabajo consistía en la remodelación del centro de la ciudad, lo que llamó "El Paseo Colón", basado en un proyecto similar (la Avenida Bolívar) que se realizaba en ese tiempo en Caracas. A raíz de esa exposición, la Comisión Nacional de Urbanismo, que dependía del MOP, creó en 1950 la Subcomisión Regional de Urbanismo, formada por un grupo de personas interesadas en el desarrollo de la ciudad y funcionarios de otras dependencias municipales, estatales y nacionales, las cuales se reunían periódicamente para tratar de resolver problemas que presentaban las mismas oficinas públicas, o particulares. La referida Subcomisión estaba formada por el arquitecto Miguel Casas Armengol, quien la presidía, los ingenieros representantes: de la Municipalidad, del Ministerio de Sanidad, de obras públicas del MOP, de Obras Públicas del Estado y don Benito Roncajolo. La Dirección de Urbanismo del MOP abrió una oficina a cargo del Ing. Alberto Urdaneta,

que servía de secretaría técnica a dicha Subcomisión. En 1953, esta Dirección, presentó al Concejo Municipal, para su aprobación, el primer plano regulador que tuvo la ciudad, en donde se preveía sólo tres tipos de densidades; alta, media y baja, y no se tenía en cuenta la posible ubicación de un puente sobre el Lago.

Se consideraba como área urbana, hasta la Urbanización Los Olivos, por el noroeste; una línea este-oeste que partía de Capitán Chico por el norte, hasta la cárcel Modelo por el oeste y hasta el actual Barrio Corazón de Jesús por el Sur. La población de San Francisco sería una Ciudad Satélite. Por la inestabilidad política, a partir de 1948, las invasiones de terreno, tanto por personas necesitadas como “terrófagos”, se pusieron de moda y las previsiones que tenía el plano regulador, pronto fueron rebasadas en sus límites, extendiéndose la ciudad como agua derramada, estimándose para 1956, que vivían en ranchos unas 100.000 personas. Con la intención manifiesta del Gobierno Nacional de construir un puente sobre el Lago, la Dirección de Urbanismo del MOP, en Caracas, inició los estudios de un nuevo plano regulador que previera el sitio más adecuado para la ubicación de dicho puente. Para la ubicación del puente en cuestión se estudiaron varias alternativas y una vez seleccionada la más conveniente de ellas, obligó al Estado a estructurar un nuevo esquema vial que, con ligeras modificaciones, es el que actualmente está en vigencia. El estudio del nuevo plano regulador duró 11 años, desde 1957 hasta 1968, teniendo como asesor al urbanista norteamericano Francis Violich, de Berkeley, California. Este plano no fue aprobado sino en diciembre de 1969 y es el que ha venido rigiendo hasta hoy, que está nuevamente en revisión, por el tiempo transcurrido desde su elaboración, cuando lo normal es que la revisión se haga cada 4 años. Con la puesta en vigencia del plano regulador en 1953 se cambió el esquema de urbanizar, debiendo los propietarios de terreno que quisieran vender parcelas, responsabilizarse en la construcción de los servicios de infraestructura, como acueducto, cloacas, gas, electricidad y asfaltado de calles, además, debían dejar previsión de áreas educacionales y construir zonas verdes; esto último sólo se cumplió en contados casos por falta de vigilancia del Concejo Municipal, encargado legal de la administración del plano de construcción.

Actualmente está en estudio un nuevo plan rector por parte del MINDUR; el Concejo Municipal, abrió su propia oficina de Planeamiento Urbano y elabora, junto con la Facultad de Arquitectura de LUZ, el plan de desarrollo local o PEDUL.

Las viviendas que se hicieron en Maracaibo, en la década de los años 30 y principios de los 40, eran esencialmente unifamiliares aisladas. Ejemplos de esa época son las viviendas que construyeron las compañías petroleras, de diseño americano u holandés, de madera, o steel-oz y con techos de zinc, que en la actualidad, algunas de las casas existentes, conservan en

perfecto estado. También la gente adinerada construyó sus quintas, con paredes muy altas, techos de teja plana, estilo francés y adornos con motivos clásicos: griegos o romanos. Después de la segunda guerra mundial, la vivienda realizada especialmente por maestros de obra o Ingenieros, tenía el diseño común: un porche, sala-comedor y cocina de un lado y los dormitorios del otro lado; al principio colocaban el baño al final, como las casas del centro; luego lo fueron agregando como un parche entre los dormitorios y posteriormente, incorporando las salas sanitarias al diseño. Las paredes eran de ladrillos macizos y el techo de tejas acanaladas, con adornos inventados por los maestros constructores. Cuando fue construido el actual edificio del Liceo Rafael María Baralt, para llegar hasta él había que caminar por una «trilla» de arena desde la calle 78 (Dr. Portillo), pues todo era monte. Entre los 1945-1950 se empezaron a proyectar las primeras mansiones de la avenida Baralt, en terrenos del señor Elías Atencio, quien fue el primer urbanizador privado en Maracaibo. El señor Atencio obligó a los compradores de parcelas, a construir quintas cuyo costo no fuera menor de Bs. 100.000, que en esa época era sólo para millonarios. Él sembró los actuales árboles, regándolos y no permitiendo el paso de camiones para que no se los destruyeran.

En 1945 el Concejo Municipal, con la eliminación del Barrio Boburitos, que estaba situado en la desembocadura de la Cañada Morillo y era la zona roja de Maracaibo, parceló los terrenos del Barrio 18 de Octubre y permitió que construyeran ranchos, estos con el tiempo fueron transformándose en viviendas, lo que permitió que se construyeran quintas y edificios que le dieron un nuevo aspecto a esa zona.

En igual forma, muchos de los terrenos invadidos en la ciudad, cuando la tenencia de la tierra se ha legalizado en uno o dos años, han sufrido una transformación y lo que antes era un rancho, hoy es una casa de bloques de cemento, techo de zinc o platabanda. Difícilmente, las personas que un principio construyeron o compraron un rancho lo mantuvieron en la misma forma.

A finales de 1948, el Arq. Miguel Casas Armengol, abre la primera oficina de arquitectura en Maracaibo. En 1951 el Arq. José Hernández Casas empieza a realizar diseño de proyectos arquitectónicos y la gente empieza a darse cuenta de la diferencia de la casa proyectada por un arquitecto y las que hacían los ingenieros o maestros de obra. A partir de ese momento se inicia una importante etapa en la profesión de arquitecto en el Zulia, pues la mayoría creía que ingeniero o arquitecto era la misma cosa. En los años, 60 se empieza a imponer la arquitectura «moderna», todas las viviendas se hacen de platabanda, con diseños muy variados y una marcada utilización de protección solar. La vivienda multifamiliar empieza su auge con los edificios realizados por el Ing. Juan Faría junto con su hija Arq. Claudia Faría de Nones y su yerno Arq. Carlos Nones que prácticamente llenó a

Maracaibo de edificios con los arquitectos Filippo Fortunei, Ricardo Vargas y muchos otros.

La primera urbanización a quien se le aplicó la nueva ordenanza, fue a la Coromoto, en 1954-1955, diseñada por el arquitecto Tubal Faría y desarrollada por la Nacional Building Co. Presidida por el Sr. Hernán Villasmil Barrios. Posteriormente, el Arq. Tubal Faría diseñó la urbanización Canta Claro que fue construida por una empresa de Caracas presidida por el Arq. Moisés Benaceraff. Las urbanizaciones El Rosal y El Rosal Norte construidas por el Ing. Gabriel Faría; las urbanizaciones El Doral y El Doral Norte realizadas por el Arq. Jacques Abbo, que también hizo la urbanización San Rafael, que está al lado de la urbanización San Miguel del arquitecto Napoleón Ferreira y construida por IVIMA. Igualmente, la urbanización Irama del arquitecto zuliano Jorge Romero Gutiérrez donde trabajó el Arq. Hernán Vera Barrios. La urbanización Lago Mar Beach con tres islas artificiales de una compañía de Caracas y donde sólo se han desarrollado edificios de apartamentos en una sola isla y en las otras dos islas muy pocas quintas. La Fundación Rotaria de Maracaibo desarrolló la urbanización Rotaria del Arq. Tubal Faría y los servicios de acueductos y cloacas por el Ing. Stephan Zonew en varias etapas. Luego se hicieron La Floresta y La Chamarreta, ambas del Arq. Tubal Faría y desarrollada esta última por IVIMA. En la zona norte se han desarrollado varias villas o town houses que son urbanizaciones cerradas y cuya pionera fue la urbanización Juana de Ávila también del Arq. Tubal Faría. El Banco Obrero realizó la urbanización Zapara I con edificios del Arq. José Hoffman y la urbanización Zapara II con parcelación del mismo profesional. Igualmente, el Arq. Hoffman hizo las urbanizaciones La Trinidad y El Naranjal. Las urbanizaciones Villa Delicias y Los Olivos, del Arq. Tubal Faría, fueron construida, la primera por el Ing. Hernán Faría, y Los Olivos por la compañía Faría La Roche y el Ing. Augusto Faría Viso quien fue Ministro de Obras Públicas. La última urbanización diseñada por el Arq. Tubal Faría fue Lago Azul, desarrollada por el Ing. Gabriel Faría.

Con el desarrollo del comercio en el centro de la ciudad, los colegios privados que estaban situados allí, empezaron a desplazarse hacia la periferia. Así se mudaron: el Colegio Sucre a la avenida El Milagro, donde hoy está el Edificio Venmex; el Colegio Corazón de Jesús se mudó para la calle 84, entre Bella Vista y Santa Rita; las Hermanas del Pilar en 1939 inauguraron su edificio; el Colegio Zaragoza en la Avenida Bella Vista, donde está hoy el Centro Comercial Costa Verde, y posteriormente a su actual sede en la Urbanización El Pilar. Después llegaron los Hermanos Maristas, primero se instalaron en la calle Aurora, esquina calle Venezuela, luego se mudaron a la calle 87, donde está hoy el Hotel Cantac Claro y luego construyeron su actual sede en la avenida 8 (Santa Rita). También llegaron las Hermanas de la Presentación que se instalaron en el edificio que está al

final de la calle 78 (Dr. Portillo), que fue la habitación del General Vincencio Pérez Soto y luego construyeron su actual sede. Se fundó el Colegio Gonzaga de los Jesuitas en la avenida 15 (Las Delicias), posteriormente funcionó en el campamento de la Mene Grande al final de la avenida 2 (El Milagro), actualmente funciona en el Barrio Gallo Verde. Y más tarde se han creado muchos colegios, como el Mater Salvatore, Juan XXIII, Bella Artes, San Vicente de Paúl, San Francisco, Padre Claret, Altamira. También preescolares que están empezando a tomarse muy en cuenta, siendo el primero que se instaló en Maracaibo el preescolar del Colegio Alemán, el cual funcionó en la llamada Casa de Morales o de La Capitulación, al principio de los años 30, que luego pasó a la avenida El Milagro al lado del club Alianza.

El Gobierno Nacional, en los años 1947 y 1948, construyó dos grupos escolares de 1200 alumnos: uno en la calle 86 (Pichincha) y el colegio Jorge Washington, en el centro de la ciudad, los cuales fueron diseñados por el Arq. Herman Blazer, de origen alemán, que trabajaba para el MOP, en Caracas. Posteriormente, tanto el Concejo Municipal como el Ministerio, empezaron a construir escuelas no mayores de 600 alumnos, de la cuales existen varias en la ciudad y que, como el grupo Escolar Granadillo en la Avenida El Milagro y otros que son difíciles de enumerar, tanto a nivel de primaria como de secundaria, entre los cuales cabe destacar los Liceos Udón Pérez, Jesús Enrique Lossada, Rómulo Gallegos y Rafael María Baralt, este último mencionado anteriormente.

Con la re-apertura de la Universidad del Zulia, en 1946, Maracaibo empezó a convertirse en polo de atracción estudiantil de la región. Después de estar funcionando LUZ donde estuvo el Liceo Baralt, en el centro de la ciudad, el Gobierno Nacional, que había construido la sede de la Casa del Obrero, en La Ciega, con el mismo estilo arquitectónico de los grupos escolares Pichincha y Jorge Washington, cedió dicha construcción a la Universidad.

Durante el Rectorado del Dr. José Domingo Leonardi, a principio de los años 50, se construyó una residencia estudiantil, frente al Hospital Universitario, que luego fue destinada a las oficinas del Rectorado hasta octubre de 2000.

A mediados de los años 50, durante el Rectorado del Dr. Antonio Borjas Romero, se creó la Junta de Planificación Universitaria, a cargo del Arq. Miguel Casas Armengol, quien, con el Arq. José Hernández Casas, empezaron el proyecto de la Ciudad Universitaria, trayendo de Caracas a los arquitectos: Enrique Siso, Henry Tancredi, Rafael Puig, Fernández Show y, de Colombia, al Arq. Alberto Mendoza y otros.

En 1930 Maracaibo sólo contaba, entre los servicios públicos, con la Casa de Beneficencia, que había sido construida en 1910, bajo la dirección de los maestros de obras: Manuel S. Soto y José María Camarillo, diseñada por un arquitecto alemán; en 1927 se cambió la fachada y 1935 se ejecutaron

nuevas ampliaciones, según proyecto del ingeniero José Gilberto Belloso, este hospital es el conocido como Hospital Dr. Urquinaona. El Hospital de Niños, cuyo arquitecto fue León J. Hoet, el mismo del Teatro Baralt y el Mercado Principal, inaugurado a principio de los años 30, y fue el resultado de la labor del Instituto Pro-Infancia, que dio origen, posteriormente, a la Lotería del Zulia, la primera que se fundó en Venezuela.

Las compañías petroleras, de acuerdo a un convenio con el gobierno, se vieron en la necesidad de construir hospitales para sus empleados, la compañía Caribbean Petroleum (Shell) 1931, construyó el actual Centro Médico de Occidente, un edificio de acuerdo a proyecto de los arquitectos holandeses Hakon Ahlberg y Anders Tengbo, especial para el trópico y que ha demostrado que una arquitectura cuando es buena perdura. La Lago Petroleum Corporation (Creole), con un proyecto hecho por arquitectos norteamericanos, construyó el Hospital Coromoto, regentado por una congregación religiosa y, bajo la coordinación del Ing. George McCamon, construyó el Hospital Quirúrgico, la empresa constructora fue la Martin Engineering (1941), y el hospital entró en servicio en 1943. La parte destinada a la Maternidad, desde 1964 Dr. Castillo Plaza, fue construida por el Gobierno, con aporte de las empresas petroleras, en el año 1944. El edificio del actual Museo Urdaneta fue inaugurado en 1933 como Dispensario Antituberculoso y estaba situado en la casa donde nació el General Rafael Urdaneta, motivo por el cual fue convertido en museo al construirse el Hospital Antituberculoso, en 1948 por la empresa Martin Engineering, el cual posteriormente fue transformado en Hospital General del Sur, con nuevas instalaciones según proyecto de la Arq. Melilla de Ferrer. Es el actual Hospital General Dr. Pedro Iturbe.

El Instituto Antivenéreo, una edificación que estaba en medio de una plaza y que, debido a la construcción de la actual Avenida Padilla, tuvo que ser derrumbada. A comienzos de la década del 50, fue construida la actual Unidad Sanitaria en El Tránsito.

El Hospital Psiquiátrico o Manicomio, situado al final de la avenida El Milagro, fue construido por la empresa Oficina de Ingeniería Belloso en 1941 y 1952, la misma firma de ingeniería, ejecutó varias ampliaciones. El Asilo San José de la Montaña, obra pagada por el padre Olegario Villalobos para recoger ancianos desamparados, fue construido en el año 1938, en la avenida Falcón por el Ing. José Gilberto Belloso, cuyas construcciones tenían la característica de utilizar el concreto en gran cantidad para que fueran eternas. El Hospital Chiquinquirá, su primera construcción data de 1864; la construcción de la edificación actual fue hecha en varias etapas, que comenzaron en la década del 60 y terminaron a fines de 1979, es un edificio de dos plantas, pero que todo el mundo lo llamaba el «Hospitalito». En 1954 y 1955, con planos realizados en Suecia, fue construido el Hospital Universitario de 600 camas, pero debido a la corrupción

administrativa, ha tenido un sin fin de problemas, siendo el más significativo la corrosión que sufrió toda la estructura por haberse usado arena salada, teniendo el Ministerio de Obras Públicas que realizar cuantiosas inversiones para sustituir las cabillas oxidadas. Como anécdota de esa construcción, conocimos que en el equipo que trajeron especificado por los suecos, estaba una barredora de nieve y un sistema para la calefacción. Posteriormente, se construyeron la Policlínica de Maracaibo, el Centro Médico Paraíso, el Hospital Clínico, la Clínica Falcón; se remodeló la Clínica Amado. El Hospital Coromoto, también del Gobierno Nacional. Además, de la Clínica Sagrada Familia, Clínica Zulia y otras más pequeñas.

En 1930 existían las siguientes iglesias: La Catedral o Iglesia Matriz que había sido construida en el siglo XVI, Santa Bárbara, El Convento, Santa Lucía, esta última fue reconstruida totalmente a principios de los años 1940, y la Chiquinquirá, que fue convertida en Basílica Menor de San Juan de Dios y Virgen del Rosario de Chiquinquirá, en 1920. En los años 40, fue construida La Milagrosa, en la Avenida Los Haticos. En la década de los años 50, fueron construidas las Iglesias de la Consolación y de Nuestra Señora de las Mercedes, del arquitecto Miguel Casas Armengol; la Iglesia del Corazón de Jesús; la Iglesia de la Urbanización Zapara del Arq. Fruto Vivas. En los años 60 se construyó la Iglesia del Padre Claret y la Iglesia de la Coromoto en la Urbanización Los Olivos del Arq. Jorge Castillo. La Iglesia de San Vicente de Paúl del arquitecto suizo Jean Jacques Pahud residenciado en esa época en Maracaibo y calculada por el Ing. Nicandro Barboza. Todas éstas son de estilo moderno. En la década de los años 70, fue reconstruida la Iglesia Catedral, dejándole por su parte exterior, el mismo estilo, pero cambiando totalmente el interior para un estilo colonial, después de polémicas discusiones, tanto en la comunidad como en Caracas. Igualmente fue reconstruido el Convento, haciéndole pequeños cambios, y la Iglesia de Santa Bárbara. En estas construcciones intervinieron arquitectos zulianos. A comienzos de los años 80 se inauguró la Iglesia a San Ramón Nonato en la urbanización Monte Bello del Arq. Ricardo Vargas.

Referentes a hoteles, en la década de los años 30, sólo existían en Maracaibo pensiones, el Hotel Victoria situado frente a la Plaza Baralt y posteriormente el Hotel Granada, en la carretera Unión, una edificación actualmente en ruinas y que bien merece su reconstrucción para conservar ejemplos de la arquitectura de esa época; es lo único que existía en ese tiempo. A fines de los años 40, un grupo de empresarios zulianos fomentó la construcción de un hotel de primera categoría y con ayuda del Gobierno construyeron el Hotel del Lago, cuyo proyecto fue realizado por una firma de Chicago. El Hotel Detroit, en la avenida 12 entre las calles 77 (5 de Julio) y 78 (Dr. Portillo) del Arq. Alfonso Ocando. El hotel Kristoff en la

avenida 8 (Santa Rita) fue inaugurado el 12 de marzo de 1959. Después se construyeron los hoteles: Maruma, Cantaclaro, El Delicias, Presidente, El Paseo, con el único restaurante giratorio de Venezuela; y el Palacio de los Eventos.

La actividad comercial de importación era la principal fuente de trabajo de la ciudad. El movimiento del puerto tenía gran importancia y las pocas industrias, casi todas de servicio, se fueron ubicando en la Avenida Los Haticos y El Milagro. La Cervecería Zulia y la Jabonería Boulton se instalaron en El Milagro y la Regional y Destilería Maracaibo en Los Haticos. Como no existía acueducto, el agua para la elaboración de la cerveza la traían del río Limón en «bongos» piraguas acondicionadas para cargas. A fines de la década del 30 se instaló, en Potrerito, el lactuario Alfa y luego, en Maracaibo, la fábrica de helados, que se vendían en popsicles o polos, por existir otra fábrica de helados llamada «El Polo» que luego desapareció. Ya en la década de los años 40, la actividad comercial empezó a salirse del centro y se instaló en la Avenida Bella Vista y repentinamente cruzó a la izquierda en la Avenida 5 de Julio y se fue creando otro nuevo centro. En la década de los años 50, se desarrolló la Avenida Las Delicias, aunque muy lentamente. En la Avenida El Milagro no se permitió más industria ni comercio y se afianzó la Avenida Los Haticos como zona industrial.

En 1958 el Concejo creó una Comisión para el desarrollo de nuevas zonas industriales, formada por un grupo de personas interesadas en el desarrollo del Zulia, quienes visitaron la ciudad de Medellín y Bogotá en Colombia, y a raíz de esa visita, el Concejo creó la Compañía para el desarrollo de la zona industrial de Maracaibo (CONDIMA), teniendo como socio la Corporación Venezolana de Fomento, inaugurándose la zona industrial en 1964, con unas 80 hectáreas, siendo la primera industria en instalarse Envases Venezolanos S. A. También el Concejo creó a IVIMA para hacer viviendas populares. Doce años después, en 1976, el Concejo decretó el aumento de la zona industrial actualmente en construcción, con aporte de CORPOZULIA y la CVF, donde está previsto el desarrollo de unas 200 hectáreas. El comercio y la industria en la actualidad, exceptuando la Avenida El Milagro, han copado las Avenidas Bella Vista, 5 de Julio, Delicias, Sabaneta, La Limpia, Cecilio Acosta, y a la zona Sur, parte de la Circunvalación N° 2, desde Los Haticos y la carretera a Perijá hasta el kilómetro 4, y han empezado a invadir la zona de Tierra Negra, La Lago, Corito, Avenida La Guajira, con distintos tipos de comercio, desde depósitos y comercios de carácter central, hasta de carácter local. Realmente, no existe un control efectivo en el establecimiento de comercio, transformándose viviendas de la noche a la mañana en locales comerciales en casi todas partes.

En 1930 sólo existían el Mercado Principal y el Mercado del Lago. La estructura del Mercado Principal, construido después de un incendio en tiempo del Gobernador Vincencio Pérez Soto e inaugurada en 1929, fue traída desde Alemania y su arquitecto fue León J. Hoet que también hizo el teatro Baralt y el Hospital de Niños, tres obras de esa época que se han conservado casi sin modificaciones. El Mercado Principal hubo prácticamente que volverlo a hacer en 1976, pues toda su estructura y techo estaban completamente oxidados. Más tarde, fue transformado en el Centro de Artes Lía Bermúdez por el Arq. José Spósito. Al lado del mercado Las Playitas se construyó el mercado Las Pulgas, en un complejo de 4 hectáreas, que es el más grande de Maracaibo.

El Mercado del Lago, donde se vendía casi exclusivamente pescado y verduras, fue tumbado a fines de la década de los años 40 y se construyeron tres mercados periféricos, uno en las Playitas, otro en Corito y otro en la Limpia; de acuerdo con un proyecto tipo realizado por el MOP en Caracas.

El primer centro comercial fue en Bella Vista el centro comercial TODOS que luego pasó a CADA. Después se hizo el Villa Inés del Arq. Peñafiel; el Don Matías del Arq. José Hernández Casas y el Centro Costa Verde del Arq. Luis Basil. El Centro Delicias Norte y el Mall Delicias Plaza del Arq. José Hernández Casas. Luego en el 2000 se han construido 4 edificios especiales para Casinos, a parte de los que están en los hoteles cinco estrellas. Los de tipo "Mall", se han construido en los últimos años como Galerías Mall con una pista de hielo, es una copia de uno de Houston. Lago Mall, al lado del Hotel del Lago; el Doral Plaza en la avenida Las Delicias del Arq. Luis Otero. El Centro Sur, cerca del Hotel Maruma. Y el más grande, El Sambil de dos pisos, donde además de los locales comerciales y restaurantes, en los dos niveles hay varios cines.

Otros más recientes, como el centro comercial AKAI de los arquitectos José Gandica y Juan Carlos Portuesses.

La recreación no es sólo la pasiva, con las plazas y parques, y la activa, con los deportes, especialmente los de carácter organizado, que funcionan como espectáculo; sino también los cines, teatros y los centros culturales de carácter público y los clubes sociales que tienen un carácter semipúblico, como recreación mental, espiritual y social.

En 1930 existían la Plaza Bolívar, construida en 1873 y reconstruida en 1904, y la Plaza Urdaneta, en el centro de la ciudad. También existían la Plaza de la Basílica y la de Santa Lucía que simplemente eran espacios abiertos con cemento frente a las iglesias que se usaban en días de procesiones; y la de La Libertad, conocida popularmente como la Plaza de la Muñeca. La Plaza del Buen Maestro, que más que plaza, fue una construcción, que primero fue una Biblioteca y luego una fuente de soda, único sitio en esa época donde el marabino veía el Lago. También estaban

la Plazoleta Sucre, la Bustamante y la Plaza Rodó, que desapareció con la construcción de la Avenida Padilla.

En 1944, el Gobernador Dr. Héctor Cuenca, hijo del ingeniero y educador Raúl Cuenca, construyó la Plaza de la República, con una imitación del Obelisco de Washington y una edificación que contenía una concha acústica, una fuente de soda y una biblioteca. Alrededor del Obelisco, que en realidad es una cabria petrolera, tenía los escudos de los 20 Estados y una fuente luminosa. En el proyecto original estaba contemplado un ascensor para subir a la parte alta y que sirviera de mirador, pero nunca se hizo. También construyó la Plaza del Obrero, que luego se llamó Centenario, en el sector El Tránsito.

En la década de los años 50, fueron reconstruidas las plazas Sucre, Bustamante, Páez y Alonso de Ojeda. En Maracaibo, exceptuando las plazas: Bolívar, Urdaneta, La República, 19 de Abril, fundamentalmente, surgieron casi todas de espacios que iban quedando como retazos cuando se construía la vialidad y simplemente le colocaban una estatua y hacían una plaza. Así surgieron las plazas: Rotaria, Paúl Harris, Ana María Campos y José Martí, Dr. Risques, Olegario Villalobos y otras difíciles de enumerar. En la década de los años 50, casi todo lo que se realizó en ese aspecto, surgió de esa manera. En la década de los años 60 se construyó el Parque Urdaneta, según proyecto del MOP del arquitecto paisajista Francisco Oliva, que supuestamente era la primera etapa, pues con el proyecto del Plan Regulador de 1953, dicho parque debía ocupar un área que incluía hasta el Hospital de Niños. Luego se construyó el Parque La Marina con el Mirador, del mismo arquitecto paisajista Oliva, pero posteriormente ha sido remodelado dos veces y se ha anunciado su reinauguración para pronto junto con la remodelación de la Plaza del Buen Maestro y la reposición del atracadero donde acuatizaban los hidroaviones de la Panamerican.

Por la importancia que han tenido dentro del desarrollo de la ciudad, haremos unos breves comentarios sobre los aspectos siguientes: En 1930 en la ciudad ya existía el Cementerio viejo y el que es conocido con el nombre de «El Cuadrado», de una hectárea de tamaño, situado en la avenida Las Delicias (Ave. 15) y avenida Padilla (calle 95), porque en ese entonces estaba en las afueras de la ciudad y fue inaugurado el 2 de noviembre de 1879. Cercano a él, existió el llamado «Cementerio de los Ingleses» donde enterraban a los protestantes y en 1942, cercano al primero de los nombrados construyeron la Plaza del Obrero, que luego fue llamada la Plaza Centenario en el Tránsito. A mediados de esa misma década, después de la muerte de Gómez, el Concejo Municipal construyó otro cementerio cerca de la Avenida 5 de Julio (Calle 77) y Delicias (Av. 15) y por su forma redonda es conocido como «El Redondo». Su nombre es cementerio San José; tiene unas 2 hectáreas.

En la década de los años 50 fue construido en la Avenida La Limpia, también por el Concejo Municipal, el Cementerio Corazón de Jesús, de unas 4 ó 5 hectáreas. Después se construyó, por iniciativa privada, un cementerio tipo parque, de unas 10 hectáreas, en el kilómetro 10 de la carretera a Perijá, llamado Jardines la Chinita.

Es importante destacar el cambio de costumbres que había en la década de los años 30, 40 y parte de los 50, cuando los muertos se velaban en las propias casas y como la construcción de una edificación diseñada especialmente para esa función y otras casas remodeladas, que han proliferado actualmente, ha cambiado por completo esa costumbre de velar en las casas, salvo contadas excepciones.

En el desarrollo urbano de Maracaibo, en su forma, los sitios hacia donde ese desarrollo se ha dado, ha jugado un papel interesante, la ubicación que han tenido los bares de prostitutas y casas de citas. En la década de los 30, el foco principal estaba situado en el Barrio Boburitos (donde está hoy el Mercado Las Pulgas), que era un barrio con casas de madera, la mayoría sobre pilotes para evitar las crecidas e inundaciones de la cañada Morillo y donde vivía lo peor de la ciudad. Cuando el Concejo Municipal, eliminó en primer lugar, Los Lupanares de ese barrio, empezaron a situarse lógicamente en áreas donde no existían familias que iban a protestar su ubicación y se situaron entre 5 de Julio, la calle Dr. Quintero, a unas dos cuadras de Bella Vista; aparecieron los bares como El Avión, Mi Guayabo, y Miramar, en la Avenida El Milagro, detrás de un pequeño cerro, que desapareció y es hoy el comienzo del Paseo del Lago. Cuando las presiones de las familias que fueron poblando las diversas zonas las obligó a emigrar pasaron en 1945 a lo que es hoy Tierra Negra y a Corito; luego, a comienzos de los años 50, a la carretera Maracaibo-El Moján, en la zona comprendida entre la actual Plaza de Toros y San Jacinto con bares como el Tibiritábara, El Atlántico y otros. De ahí pasaron algunas a la carretera de Perijá (Km. 6 y 7), otras a El Amparo y por último a la carretera de la Concepción, donde se les construyó una zona de tolerancia cercada, en los comienzos de los años 60 y que fue clausurada posteriormente.

No hay duda que tarde o temprano, la ciudad llegará a donde están ubicados estos polos de atracción, constituyéndose en cierta forma en unas pioneras del desarrollo.

Proyectos fallidos: En el transcurso de estos 80 años, en Maracaibo se han promovido una cantidad de ideas y proyectos: que luego se han quedado en la nada, bien sea porque se caían por su propio peso, por su inconveniencia o porque no tuvieron el respaldo económico necesario, a pesar de que hubiere sido adecuada su ejecución, por lo que es interesante hacer mención de ellos.

Durante la dictadura de Gómez y el inicio de la Democracia no se recuerda ningún proyecto que quisiera hacerse y no pudiera llevarse a cabo. El

primer proyecto fue el de la Avenida del Lago paralelo a la Costa, de la cual todo el mundo hablaba y que ya se ha comentado en el párrafo del Paseo del Lago. Otro fue el Paseo Colón en 1949, que consistía en la remodelación de la Calle Colón (actual Ave. 6) partiendo desde la Plaza Baralt hasta la Avenida Bella Vista con un programa de renovación urbana, presentado por el arquitecto Jorge Romero Gutiérrez como tesis de grado. Dicho proyecto estuvo incorporado en el Primer Plano Regulador de la ciudad, que no fue aprobado.

A principios de los años 50 el Gobierno Nacional se propuso realizar un edificio de oficinas que fuera el asiento de todas sus dependencias en la ciudad y con tal motivo elaboró el proyecto, expropió 4 manzanas, al lado de la Plaza Urdaneta, las cuales fueron usadas por los antiguos dueños por más de 10 años y luego sirvieron para construir el actual Parque Urdaneta, olvidándose el Gobierno del proyecto de centralización de sus dependencias.

En la década de los años 50, se quiso hacer un gran Centro Bibliotecario en los alrededores de la Plaza Urdaneta, para tener una gran biblioteca como la Biblioteca Nacional de Caracas.

El arquitecto Jorge Romero Gutiérrez presentó un proyecto, basado en los palafitos, para el Centro de Ingenieros del Estado Zulia, dentro del Lago, muy cerca de la Plaza Ana María Campos.

El arquitecto Jorge Azpurua, de Caracas, presentó a la Cámara de Industriales en la década de los años 60 un proyecto para hacer un gran Centro de Exposición Permanente en la Zona Industrial, con una torre de 170 metros de altura, con un restaurant y mirador en la parte superior iguales a los que existen en Stuttgart, Alemania y en Seattle, USA.

La Oficina de Planeamiento Urbano realizó un anteproyecto para el Parque Nueva Venecia, desde la Plaza Ana María Campos hasta la Cañada Nueva, donde habría unas tribunas especiales para ver competencias, haciendo un relleno, y aunque lo aprobó el Concejo Municipal no se concretó nunca.

El Palacio de Justicia es otra idea de la cual se ha hablado mucho, elaborando inclusive el proyecto para hacerlo en el Paseo Ciencias, pero después, el Gobierno alquiló un edificio en la avenida 4 (Bella Vista) donde se encuentran actualmente algunos Tribunales. En los últimos años de la década de los noventa se construyó la primera etapa; se han terminado dos edificios más en la remodelación de El Saladillo.

Otro proyecto que lleva más de 10 años haciéndose es el Aula Magna de LUZ, con proyecto del Arq. Jackie Soy Lee, que debió de volverlo a diseñar para convertirlo en el Teatro Maracaibo y sólo va por la mitad. Mientras tanto, la Universidad Rafael Urdaneta (URU) su Aula Magna, con capacidad para 2000 personas, está funcionando con sus aulas en La Vereda del Lago.

La remodelación y reconstrucción de un nuevo Palacio de Gobierno, es otro proyecto que tiene años esperando, con planos completos y partidas en los presupuestos, pero que al final se ha quedado en la nada.

Durante los años 1970 a 1974 se habló y se realizó el proyecto del Museo de Arte Moderno y el de Ciencias Naturales para ser construirlo al lado del Paseo Ciencias, pero no se ha tratado más el asunto. También se nombró una comisión para creación del Museo Colonial y tampoco se hizo nada al respecto.

En el terreno al lado sur del Cementerio Cuadrado (ave. 15-Delicias y calle 93-Padilla) se elaboró un proyecto para el Centro Postal Telegráfico, en la década del 70. Posteriormente se construyó el edificio del diario Panorama. En el proyecto original del Parque Urdaneta estaba previsto un cafetín que no se realizó y en el proyecto del Parque La Marina, además del Mirador, se proyectó un edificio de dos plantas, que iba a contener la maqueta la Batalla Naval del Lago en un piso y una fuente de soda en el otro piso. Tampoco se hizo.

El Gobierno regional decretó un gran parque al sur de la ciudad, en terrenos que eran de la empresa petrolera Creole, previsto en el Plano Regulador, dedicado al Gran Mariscal de Ayacucho, Antonio José de Sucre. De esto no se ha hecho ni el proyecto y los terrenos en una parte fueron invadidos y el Instituto Municipal de Aseo Urbano, IMAU, ocupó la otra parte.

En 1950 con motivo de la celebración del descubrimiento del Lago de Maracaibo se decretó el parque Las Peonías. El proyecto era un complejo turístico, realizado por el arquitecto Ramiro Hernández y sólo se construyó el club Granja Alegría.

En terrenos que eran de la compañía petrolera Mene Grande, se quiso hacer un Centro Petrolero para oficinas, pero no se consiguió el permiso. En los mismos terrenos, posteriormente, se realizó un anteproyecto, bastante avanzado, para construir el hotel Maracaibo Hilton, pero no se consiguió financiamiento. Después, se presentó otro anteproyecto para construir el Gran Hotel Maracaibo, auspiciado por la Asociación Zuliana de Turismo. Luego el arquitecto Beckoff compró el terreno para hacer un complejo habitacional y por causa de la Ordenanza sobre el Paseo del Lago, vigente para ese entonces, la cual no permitía viviendas en esa zona, tampoco pudo hacer nada en dichos terrenos. Al final se construyó el edificio Lago Mall.

El Centro Libertador fue una compañía creada para la remodelación urbana del centro de Maracaibo, a mediados de los años 60, tuvo mucho impulso al principio de los 70, teniendo de presidente al Ing. Gilberto Bermúdez. Pero, después de muchos estudios todo quedó en nada y compañía fue liquidada, haciéndose cargo de esa remodelación el Centro Rafael Urdaneta (CRU).

El Parque Jesús Enrique Losada, dentro de la Ciudad Universitaria, se hizo el anteproyecto paisajístico, elaborado por los arquitectos Burle Marx y Taborda, tampoco se ha realizado.

En los alrededores del Museo Urdaneta, el Ejecutivo regional comenzó a expropiar casas para integrar el Museo al Parque Urdaneta y construirle nuevas dependencias. Esto no se ha realizado.

El Banco de Maracaibo presentó un anteproyecto, que fue aprobado, para construir sus oficinas al lado de donde estaba la sede principal, en la avenida 5 de Julio. El edificio iba a ser el más alto de la ciudad, con 30 pisos y, al lado, otro edificio de 6 plantas para estacionamiento. Este anteproyecto fue hecho por el arquitecto José Hernández Casas, y no se realizó porque el Banco decidió hacer su sede en el cerro Leonardi, en la avenida El Milagro. El Jardín Botánico auspiciado por el Rotary Club de Maracaibo en 1973, con un área de 103 hectáreas donadas por la compañía Shell de Venezuela fue inaugurado en 1976 con proyecto del arquitecto paisajista brasileño Burle Marx y la Arq. Ángela de Parodi y otros. Funcionó hasta 1998 y luego en el año 2000 hubo que cerrarlo porque el hampa lo destruyó. Actualmente está en proceso de recuperación con ayuda del Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas (IVIC) que va a realizar allí sus edificios, con proyecto de la Arq. Amelia Montiel de la firma de Ricardo Vargas. Está dirigido por el ingeniero forestal Juan Morillo, y el Presidente de la Fundación es el Arq. Tubal Faría>>.

María del Pilar Machado de Carruyo. Arquitecta. LUZ-1973. Trabajó en la Oficina de Renovación Urbana El Saladillo (1973 y 1975) dentro del Proyecto de Decreto para el Paseo del Lago. Profesora de LUZ desde 1975, dentro del Departamento Humanístico en el área de la Historia de la Arquitectura y de la Ciudad y la Arquitectura Latinoamericana. Participación en varias investigaciones sobre la Ciudad y la Arquitectura Latinoamericana. Coordinadora del Programa de Extensión Maracaibo Mía. Directora de la Escuela de Arquitectura (2000-2002). Jubilada de LUZ como Titular a Dedicación Exclusiva desde 2002. Cursos de actualización en Formación Docente y otras materias relacionadas con la Ciudad y la Arquitectura. Coautora de varias publicaciones sobre la arquitectura y la ciudad de Maracaibo. CIV 12797.

<<Una visión del Desarrollo Urbano de Maracaibo. 1.528 -1975

Introducción

Lo expuesto en estas notas procede de un resumen de los resultados del Proyecto de Investigación **La estructura Social y la organización espacial de la ciudad de Maracaibo**, cuya investigadora principal fue la Prof. Ethel Rodríguez Espada en equipo con la Prof. Nora Etchavarría de Pérez, en el cual participé como Auxiliar de Investigación. Dicho proyecto fue desarrollado en el Centro de Investigaciones Urbanas y Regionales (C.I.U.R.) de la Facultad de Arquitectura, hoy Instituto de Investigaciones

de la Facultad de Arquitectura y Diseño, LUZ. El proyecto fue financiado por CONICIT, iniciado en el año 1975 y terminado en 1980.

Hoy -casi 40 años después de la producción del Informe final de Investigación- esta información, por su carácter inédito, se mantiene a resguardo en las bibliotecas de la Facultad a disposición de estudiantes e investigadores. Es por ello que en la oportunidad brindada por el Ing. Iván Darío Parra para participar en una publicación que recogiese ideas y experiencias sobre el desarrollo histórico de Maracaibo, estimé conveniente dar a conocer, en forma resumida, las importantes hipótesis y conclusiones que allí se produjeron, como una manera de honrar a las citadas investigadoras y ampliar la divulgación de una información relativa al desarrollo de la ciudad de Maracaibo, desde sus orígenes hasta la década de los años setenta, que considero de plena vigencia e importancia para enriquecer la discusión sobre la ciudad de hoy, precisar los orígenes de la ciudad y las razones de su configuración y evolución.

Conclusiones y nuevos interrogantes

Resumen elaborado a partir del Informe de la Investigación La estructura social y la organización espacial de la ciudad de Maracaibo. Coordinación: Prof. Ethel Rodríguez Espada. CIUR. Facultad de Arquitectura. LUZ/Conicit. 1975-1980. Responsable de la transcripción: Prof. María Machado de Carruyo. Mayo 2018.

Visión teórica y metodológica

Ubicamos en sus reales dimensiones el objeto de conocimiento: *la ciudad*, como una “*forma social que especifica una trama de relaciones – históricamente determinada- de la estructura social*”. Comprendimos que la ciudad no se podía estudiar como una forma social en sí, sin caer en la falacia de convertirla en un sistema delimitado y autosuficiente. Y entendimos que su estudio debía relativizarse a tal punto que “*como objeto de investigación la ciudad sólo es una adecuada significación para el análisis de la estructura social*”.

Esa lección nos la ofrece Max Weber al elaborar su teoría de la dominación. En su célebre estudio de la ciudad el logro más importante no es el dominio de una exhaustiva información histórica, ni la elaboración de una eficaz tipología, sino el rigor de una posición teórica que permite a Weber -con los instrumentos de la época y sin las poderosas técnicas actuales- eludir brillantemente el típico análisis especialista de la sociología contemporánea.

Hemos elaborado una aproximación teórica al conocimiento del sistema urbano para su aplicación a una situación concreta, una ciudad de zona tropical, en Venezuela, país mono-exportador de petróleo, en América Latina, esta aplicación supone establecer algunos ajustes que nos permitan especificar el caso en estudio *la ciudad de Maracaibo*.

Maracaibo “aparece” con una acumulación histórica de cuatro siglos que hace muy difícil cualquier abordaje de su totalidad, sin la creación de formas de penetración a esa “*complejidad organizada*” que es toda una ciudad real.

Las reflexiones teóricas elaboradas y las hipótesis de trabajo enunciadas nos guiaron hacia dos líneas de trabajo:

1) El conocimiento de las relaciones entre organización espacial de la ciudad y los otros procesos y formas de la estructura social identificadas en coyunturas históricas significativas, [¿Cómo se hizo la ciudad?].

2) “*Partiendo de una teoría adecuada de los procesos sociales y de su legalidad específica, cuál es la relación que se da entre dichos procesos y las formas espaciales discernibles que resultan de la localización, o del movimiento relativo de los soportes físicos*” (71)

El conocimiento del proceso de formación del espacio a través de las prácticas urbanas de los grupos sociales diferenciados. (¿Cómo se hizo la ciudad?).

“*La racionalidad, funcionalidad o necesidad de determinar configuraciones espaciales será establecida a partir de una teoría de los procesos sociales de cuyos soportes son forma*” (63) [Ver fundamentación teórica e hipótesis de trabajo, págs. .1-27 y etapas históricas en el Tomo II].

3) El conocimiento del proceso de formación del espacio a través de las prácticas urbanas de los grupos sociales diferenciados. (cómo usamos la ciudad).

“*Partiendo de una teoría adecuada de los procesos sociales y de su legalidad específica, cuál es la relación que se da entre dichos procesos y las formas espaciales discernibles que resultan de la localización o del movimiento relativo de sus soportes físicos*” (64)

[Ver elaboración del concepto de dominio urbano en este capítulo].

Cada una de estas líneas de trabajo pudo realizarse en forma autónoma y producir resultados útiles para conocer la ciudad, pero cada una de ellas también hubiera dejado sin explicación ciertos procesos; la interrelación de ambas enriqueció el total del estudio.

El análisis histórico anota las etapas del proceso de la formación nacional que permiten ubicar en el contexto regional los momentos coyunturales significativos de la “*síntesis local*”: la ciudad de Maracaibo, en su evolución.

La Maracaibo colonial 1528-1870. Ciudad Rodrigo y Nueva Zamora, como centros de apoyo para la penetración y conquista del territorio.

*Ciudad Rodrigo y Nueva Zamora, como centros de apoyo para la penetración y conquista del territorio [Ver Etapa Colonial del documento]

La Maracaibo de fin de siglo 1870-1920, “la ciudad de los artesanos, marinos y barqueros” el centro portuario de la zona agrícola generadora de divisas a nivel nacional. *La Aldea puerto; el centro portuario de la zona agrícola generadora de divisas a nivel nacional.

[Ver Etapa Nacional Agraria en este documento, Tomo II]

La Maracaibo del petróleo 1920-1980. Centro especializado de gestión de la explotación petrolera; centro de gestión diversificada para el occidente venezolano. *Centro especializado de gestión de la explotación petrolera; Centro de gestión diversificado para el occidente venezolano [Ver Etapa Petrolera del Documento, Tomo II]

La Maracaibo futura 1980. ¿Centro industrial del occidente venezolano?

Esta evolución indica una tendencia hacia la diversificación de las actividades sobre una base de servicio, ya sea para el control político, administrativo y financiero de un territorio; como para el despliegue productivo de otras áreas de la región; como, en última instancia, para la concentración de los medios de consumo de su propia población.

-El subdesarrollo y sus relaciones externas determinan la exigencia objetiva de que la ciudad cumpla un papel diferente y más estratégico, -a nivel nacional- que el cumplido por las ciudades de los países centrales.

La ciudad subdesarrollada -en su rol de “*servicio*” a los centros económicos externos- concentra: decisiones administrativas; poder político; poblaciones altamente calificadas; recursos de capital; sectores con acumulación de valores de uso urbano, y población con una alta probabilidad de crear efectos útiles de concentración.

Pero, además, la ciudad subdesarrollada concentra también: la expansión e hipertrofia de un mercado de trabajo urbano en sectores diferenciados; un alto porcentaje de población activa excluida en la participación de los medios de producción; sectores territoriales escasos de valores de uso urbano, y una población con una baja probabilidad de crear efectos útiles.

Esta ciudad es el indicador más visible de la “*desarticulación*” (*1) nacional entre las relaciones de producción y las relaciones de reproducción y, por la masa crítica de su población, es el escenario más adecuado para “*legitimar*” el cumplimiento de las expectativas de la población. Por lo tanto, la ciudad latinoamericana es un muestrario que especifica las contradicciones generadas por la desarticulación: redistribuir sin comprometer las decisiones de la producción y solucionar los “*problemas sociales*” en forma sectorizada y episódica por reacciones a situaciones inmediatas, que adquieren auge y declinan de acuerdo a la coyuntura política (la acumulación de basura, el déficit de vivienda, la escasez de agua, la saturación del sistema vial, etc. etc.).

Si esta ciudad latinoamericana, así caracterizada, pertenece a una sociedad cuya situación de dependencia se especifica en un enclave petrolero, la

sociedad venezolana, en la cual el Estado distribuye una renta no generada internamente; donde los grupos económicos (representados por los partidos políticos, los sindicatos, las asociaciones empresariales, los gremios profesionales, etc.) definen su posición en la estructura social no tanto por su situación en la producción, sino y sobre todo por su compromiso con el Estado y, donde –como dice M. Negrón- *“la expansión de la economía venezolana se ha caracterizado en estos años por el rol estratégico que han jugado las transferencias del valor retomado de las exportaciones petroleras que el Estado hace a las empresas privadas, equivalentes, en 1975, al 77% del gasto del gobierno central y el 31 % del ingreso nacional”*(65); las características enunciadas sobre la ciudad en general adquieren mayor relieve, se hacen más críticas y el nivel de contradicciones será aún mayor:”...*la organización del espacio – en Venezuela- ha estado y está condicionada no por la localización de los recursos naturales o la población; ni por los encadenamientos económicos entre los diferentes unidades productivas distribuidas sobre el territorio sino por los mecanismos de transferencia de la renta petrolera del sector público al sector privado”* (66).

Si las rentas del suelo urbano, su propiedad y las actividades del sector inmobiliario son en Venezuela, los mecanismos de transferencia del valor retornado de las exportaciones petroleras, adoptaremos la inversión excedente y su evolución como una variable explicativa de la organización espacial de las ciudades venezolanas.

-La inversión del excedente en el sector inmobiliario ha evolucionado desde el control absoluto y privado de la propiedad de la tierra urbana hasta el control de los beneficios de la acumulación de los valores de uso urbano. (Hipótesis 5).

Esta hipótesis aplicada a la evolución histórica del desarrollo de la ciudad de Maracaibo (sintetizada en páginas anteriores) destaca dos momentos de dicha evolución, en los cuales la organización espacial de la ciudad, como forma social, configura y cristaliza el despliegue de una estructura social históricamente determinada: *la ciudad de fin de siglo y la ciudad actual.*

La segunda mitad del siglo XIX privilegia, en Venezuela, el área andina - por su producción agrícola cafetalera- como la mayor generadora de divisas a nivel nacional y, a Maracaibo como centro exportador de dicha producción; caracterizando a las regiones Andes y del Zulia como *“complementarias”*. En este proceso productivo Maracaibo actúa estratégicamente como *“correa de trasmisión”*, sus comerciantes *“brindarán los créditos para cubrir la etapa entre el desbroce de los campos baldíos y las cosechas y, serán los intermediarios con el mercado externo, como exportadores del grano, importadores de los artículos que el desarrollo cafetalero hacía aparecer cada vez más necesarios”*.

Estos comerciantes que surgirían como una burguesía mercantil local - ligada al capital extranjero- serán un grupo de peso en la toma de decisiones, a todos los niveles; incluidas las políticas urbanas. (*2)

La organización del espacio urbano en esta época se puede corresponder con los tres primeros niveles de la tipología de diversificación del sector inmobiliario (utilizada en el análisis del dominio urbano), el nivel unitario del usuario propietario-constructor; el del propietario diferenciado del constructor y aún el tercer nivel del propietario improductivo que alquila el inmueble. Los tres niveles son indicadores de un hecho fundamental que condiciona la gestión de la ciudad de fin de siglo *el monopolio de la propiedad de la tierra. El grupo de “notables de la ciudad une la actividad de comerciantes, el control administrativo urbano, el cual se ejerce como una administración privada, -dice Monsalve”*.

“Con el fin de siglo XIX concluye un ciclo de la Administración Pública venezolana en la cual ésta se confundía con la administración privada de los que controlaban el poder político” (68).

En términos de la formación del espacio urbano estas estrategias de acción se traducen en los siguientes hechos, consolidación de la eficacia urbana del núcleo de origen y sus prolongaciones con la construcción de unidades de servicio (escuelas, mercado, teatro, hospitales); monopolio de la propiedad del suelo urbano en expansión, por el desarrollo de las líneas de tranvías de Haticos, Milagros y Bellavista;(*3).

El otro momento significativo de la evolución de la ciudad, es la Maracaibo actual. Como un adecuado exponente de la época de la explotación petrolera presenta un conjunto complejo de procesos y, por eso mismo, reúne las condiciones necesarias para quedar inscrita en el último nivel de la diversificación del sector inmobiliario, en el cual la variable fundamental es el financiamiento del sector. Este nivel se caracteriza sobre todo por los intereses contradictorios entre los agentes involucrados, siendo, por ejemplo, la función principal del capital de promoción el liquidar el monopolio de la propiedad de suelo, para, a su vez, *“monopolizar la totalidad de las rentas derivadas de los cambios de uso del suelo y de la acumulación de valores de uso urbano”* (69).

Entre fin de siglo y la época actual hay momentos de la evolución de la ciudad de Maracaibo que adquieren importancia en el análisis histórico, como el de la etapa de *“las dos ciudades”*(1936-1956) en que se materializa un nuevo eje este-oeste, externo a la aldea-puerto, limitado por el callejón de la Lago (hoy avenida 72) y la avenida 3 de febrero (hoy avenida 5 de julio), que vinculó los diferentes núcleos de los asentamientos residenciales llamados *“las colonias”*; o el de la etapa de 1956-1962 en la cual se producen los procesos de expansión de las zonas de barrios siguiendo el patrón de crecimiento de la red vial; sin embargo, estos momentos y sus trazas urbanas quedan inscritos en este proceso generalizado de

diversificación del sector inmobiliario que se va gestando desde los comienzos de la explotación petrolera, y que para Maracaibo -bajo diferentes modos de gestión- culmina en la última década (1970-1980), estudiada en este informe.

EL proceso de diversificación se manifiesta bajo diferentes mecanismos desde el “engorde” de los terrenos urbanos que supone esperar a que determinadas localizaciones de infraestructuras o unidades de servicio valoricen el sector, estrategia ésta que requiere una “capacidad” especial para pronosticar el futuro ó, capacidad de “manipulación” en las decisiones de la localización; hasta la definición de planes oficiales urbanos, con objetivos de “beneficio para la comunidad”, que liberan terrenos privados por expropiación. Luego por ordenanzas de zonificación se establecen nuevos usos que revalorizan dichos terrenos.

Además, hay una nueva sobre-valorización por las infraestructuras y los servicios que el Estado financia. El capital privado monopoliza esta valorización y obtiene todos los beneficios.

La organización del espacio urbano de esta última etapa como resultante de las estrategias enunciadas definen procesos alternos de expansión -como la invasión de áreas periféricas de la ciudad que se construyen de modo discontinuo, áreas inutilizadas se suceden con áreas intensamente calificada (lo que parece indicar que no hay dificultad objetiva para extender la oferta de áreas edificables, ya sea por inexistencia de infraestructura o de los límites administrativos); y, procesos de densificación en zonas ya urbanizadas, por la construcción de conjuntos de edificios de varios pisos. Más tarde las zonas vacantes intermedias, valorizadas por las infraestructuras extendidas hacia la periferia son urbanizadas por los promotores con todos los “estímulos” oficiales.

En Venezuela la función del promotor -a la que aludíamos al caracterizar el último nivel de diversificación del sector inmobiliario- “de liquidar el monopolio de la propiedad del suelo” por el logro de mayores beneficios para el capital financiero privado, es inducida e inspirada por el Estado.

El último decreto del gobierno de Herrera Campins No. 214 del 27.07.79, sobre los estímulos a los programas de urbanización y a la Promoción de Vivienda ofrece un financiamiento al promotor del 100% sobre el costo de la construcción y exoneración total de los impuestos sobre la renta que grave los enriquecimientos provenientes de la venta o arrendamientos de tales viviendas durante un lapso de diez años...; la venta al Instituto Nacional de la Vivienda o al Fondo Nacional de Desarrollo Urbano de parcelas urbanizadas ...dará lugar a la exoneración total del impuesto sobre la renta que grave los enriquecimientos que se obtengan por ese concepto.

Específicamente la resultante de estos procesos y estrategias, en la ciudad de Maracaibo, a través del análisis particularizado de algunos sectores,

tanto en su génesis como en la identificación e interpretación de los dominios urbanos diferenciado de las poblaciones allí localizadas.

El análisis histórico define tres áreas urbanas principales, según las tres etapas establecidas, cada una de ellas en si definen una etapa cronológica y las tres por acumulación conforman el total de Maracaibo.

a) El núcleo de origen, conformado por las antiguas parroquias de San Sebastián, Santa Bárbara y San Juan de Dios que asimilamos a los actuales municipios Bolívar, Santa Bárbara y Chiquinquirá;

b) Las áreas de la etapa nacional agraria al norte y suroeste del núcleo de origen que corresponde a los municipios Santa Lucía y Cristo de Aranza;

c) Las áreas de expansión petrolera, formada por los municipios Coquivacoa, Cacique Mara y San Francisco.

Núcleo de origen; el casco urbano

El viejo casco colonial histórico y sus prolongaciones que para 1936 reunía el 90% de la población de la ciudad, de la cual hoy (*década del setenta**) día participa un 32%, ha tenido un largo proceso de evolución -450 años- con una acumulación de valores de uso urbano, actualmente deteriorados, que fueron controlados hasta fin de siglo (*siglo XIX**) y, que aún sirven en forma más o menos eficiente a la población allí localizada. Prueba de ellos es que el dominio urbano de la población del casco tiene una cobertura de carácter local. Autosuficiente, para casi todas las actividades, excepto el nivel de Educación Superior y, es aún un centro de consumo a nivel del total de la ciudad.

La condición más determinante de este sector es haber sido el total de la ciudad hasta fin de siglo, lo que significa la cristalización de una configuración espacial identificada con autonomía relativa frente al resto de la ciudad: esta amalgama de contexto construido e historia que aún hoy día reúne el 30% de la población de la ciudad. (*4)

Los procesos de organización del espacio urbano de este sector, exponente de la ciudad de fin de siglo, son básicamente los movimientos de la población hacia afuera, con excepción de los desarrollos de barrios del municipio Cristo de Aranza; y la conversión de las viviendas tradicionales en locales comerciales. En la última década -como se enuncia en el análisis histórico de la etapa Petrolera de este documento- se aplica a este sector “la cirugía urbana” a lo Hausman demoliendo una tradicional zona residencial, El Saladillo.

Este plan de recuperación del núcleo tradicional de la ciudad es indicativo de la participación del Estado en el ámbito del uso del suelo. Por decreto No. 1430 de fecha 10 de octubre de 1973 se libera un área dentro de la cual se desarrolla el Paseo Ciencias, toda la franja adyacente a este paseo está sujeta a expropiación y cambio de uso; valorizada por la renovación y

ampliación de las infraestructuras ha quedado preparada para las futuras intervenciones de la empresa privada.

Los desarrollos oficiales de vivienda (Banco Obrero e INAVI)

La política de los desarrollos oficiales de vivienda, en la ciudad de Maracaibo, es una de las estrategias del proceso de articulación entre la participación del Estado en la localización (decisión que involucra cambio de uso y valorización) de desarrollos urbanos específicos y la evolución del monopolio de la propiedad de la tierra. En los procesos alternos de expansión y densificación -características de la ciudad en esta etapa- el Estado cumple un rol importante: frente al monopolio de la propiedad de las áreas urbanizadas ya consolidadas (con desarrollos de vivienda dispersa y de planta baja) -el Banco Obrero sale a la periferia, carga con el costo de la infraestructura valorizando el territorio- y “*opera en el mercado de la vivienda de modo que no se originen amplios sectores de demanda insatisfecha*” (70). Esta acción condiciona la localización de los desarrollos urbanos oficiales de tal modo que no son los criterios técnicos ni las políticas redistributivas las que influyen en la decisión, sino la oferta coyuntural de tierras en la periferia de la ciudad. El resultado es una población aislada de los sectores estratégicos urbanos y con una baja probabilidad de crear efectos útiles en el área.

¿Cómo se caracteriza el Dominio Urbano de la población localizada, en las urbanizaciones oficiales? Tiene un alto índice de movilidad en la búsqueda de servicios de cobertura ilocal puesto que el entorno no tiene dicha oferta. Los flujos de esta población configuran un dominio de largos recorridos con abastecimientos en centros localizados en los trayectos, su movimiento es activo a lo largo de las vías. Es una población itinerante entre núcleos residenciales periféricos y centros de consumo diferenciados por localización y categorías: Las Pulgas, 5 de Julio, Plaza de las banderas, La Limpia.

El núcleo de las “colonias petroleras” y su expansión

Durante la década del 40, en la etapa que denominamos “*las dos ciudades*” surge un nuevo eje este-oeste externo al núcleo de origen, con una gran área intermedia vacía. Este se localiza en una de las elevaciones topográficas más estratégicas de Maracaibo, el eje de la actual avenida 5 de Julio y se extiende por el norte hasta el Callejón de la Lago (hoy avenida 72).

Sobre la 5 de Julio, llamada entonces 3 de Febrero, se localizan los edificios de las oficinas de las empresas petroleras y, el Callejón de la Lago va hilvanando los diferentes núcleos residenciales de dichas empresas (colonia Bellavista; colonia Mene Grande; colonia Las Delicias; colonia Creole; colonia de la Gulf Oil Co).

Además, en este sector se instalan unidades de servicio (clínica, hospital, cooperativas de abastecimiento, etc.). Los desarrollos residenciales construidos bajo un diseño y un sistema constructivo importado -atípico de la ciudad- que a pesar de responder en forma eficiente y estética a las condiciones climáticas tropicales nunca fue asimilado para otras construcciones de la ciudad.

Estos núcleos representan el caso límite de un medio residencial urbano donde se produce una estrecha ligazón entre determinado asentamiento ecológico y una especificidad cultural. Socialmente diferenciados, representan la dominación directa de un hábitat por la empresa de producción (condición típica de un campamento). Esta diferenciación es la condición determinante de su posición atípica frente a la ciudad.

Pero, a pesar de esta condición, el sector que nace como asentamiento de los grupos profesionales y directivos de las empresas queda calificado por una concentración importante de valores de uso urbano que le otorga alta capacidad para la creación de efectos útiles. En este caso es la empresa petrolera la que valoriza un sector de la ciudad y lo capacita como sitio estratégico y tradicional (desde la década del 40) de asentamiento de los grupos de altos ingresos de Maracaibo (esto no invalida que en las áreas topográficamente problemáticas del sector se desarrollen barrios) .La construcción del Hotel del Lago sobre la futura avenida El Milagro, y el desarrollo de la urbanización Virginia, por empresas privadas, es un exponente del privilegio de este sector para determinados grupos de población.(*5)

El dominio urbano de la población localizada en este sector (estrato 05) se caracteriza -al igual que el dominio urbano de la población del casco- por una cobertura local, dentro de la cual el eje de la avenida 5 de Julio hasta Indio Mara es el principal núcleo de consumo.

Otras características de este dominio son la alta intensidad y una mayor diversificación de las actividades de reproducción, con una cobertura *ilocal* media para las actividades de Trabajo y Salud. El dominio urbano se caracteriza por una localización residencial superpuesta a un sector con alta capacidad para promover la creación de efectos útiles urbanos.

Los barrios

Junto a los desarrollos planificados por el Estado y los grupos privados cuyos procesos y dominios urbanos hemos analizado surgen desarrollos espontáneos de los barrios. Para 1970 -según Mercavi 70- el 64% de las unidades de vivienda de la ciudad de Maracaibo se localizaban en zona de barrios, los sectores con más baja capacidad -como coyuntura espacial- de posibilitar la creación de efectos útiles. Desde el punto de la diferenciación social, la población localizada en estas áreas es muy heterogénea, por ingresos y ocupación -dentro de ciertos márgenes- pero es factible afirmar que un alto porcentaje de dicha población es fuerza de trabajo migrante,

venezolana o de países limítrofes, sin calificación ocupacional y, que puede identificarse “*técnicamente*” como excedente, como ejército de reserva o como sobrepoblación, pero que en realidad realiza algún trabajo para la pura supervivencia. es una población cuyo trabajo no es reconocido socialmente, no está incluido en el ciclo de la producción, trabajo que, en fin, es solo reproducción.

- *¿Cómo se organiza una ciudad con una alta proporción de población activa que sólo se reproduce?*

En la propuesta teórica señalábamos que la conexión entre los medios de producción y la fuerza de trabajo era “*el tema clave para precisar el alcance de nuestro análisis urbano*”. ¿Cuál es la “*eficacia histórica*” de este concepto para interpretar la organización espacial de los barrios, si a la mayor parte de su población activa no se le reconoce socialmente su trabajo privado, y, por lo tanto, no se le fija posición en la producción y, por lo tanto, no posee una “*cuota*” determinada en la distribución del producto? Teóricamente no podrían satisfacer sus necesidades. No se trata sólo entonces, de conocer cuáles son las “*necesidades disociadas*” del salario y, si estas son resueltas a través de formas de consumo socializado sino saber cómo la ciudad es el contexto “*ineludible*” de la pura reproducción de estas poblaciones y, ¿cuáles son sus condiciones? Y, cómo estas condiciones inciden para que otros grupos -incorporados al ciclo de la producción- puedan crear sus propios efectos útiles de la concentración urbana.

Algunas referencias destacadas en el texto

(*1) El concepto de desarticulación es de Alain Touraine, *quien afirma “la dependencia supone no sólo la separación entre un sector tradicional y un sector moderno, significa una dualización más profunda: la separación de los aspectos económicos y de los aspectos sociales, la desarticulación de las relaciones de producción y de las relaciones de reproducción”* (73).

(65) Negrón, Marcos.

(66) *ídem.*

(*2) Ver “*Crisis de la formación colonial...*” en este documento

(68) Monsalve

(*3) En las actas del Concejo Municipal de 1886 figura el proyecto de una “*nueva ciudad “al oeste de la actual [ver Etapa Nacional Agraria, de este documento]*”.

(*4) *Localización que debe combinar antiguos propietarios y bajos costos de alquiler.*

(70) *Informe de banco Obrero.*

(*5) *El contrato (original) de compra y venta de lotes en la urbanización Virginia incluía una cláusula que prohibía la construcción de edificios de apartamentos, con el fin de preservar una localización de población seleccionada por ingresos y origen familiar>>.*

Alejandro Esteban Carruyo Boscán. Arquitecto egresado de La Universidad del Zulia en 1973; Asistente de Arquitectura en la Oficina de Renovación Urbana El Saladillo entre 1971 y 1973. Arquitecto de la misma entre 1973 y 1975, como Jefe de la Unidad de Proyectos, Coordinador del Proyecto Rezonificación y Parcelamiento del Área central de Maracaibo y del Proyecto de Decreto para el Paseo del Lago. Asesor del CRUSA en 1985-1986, para el área Central de Maracaibo, Profesor de LUZ desde 1976, en cursos de arquitectura y diseño urbano. Jubilado como Titular a Dedicación Exclusiva desde 2002; Jefe del Dpto. de Taller de Arquitectura, luego de Diseño Arquitectónico, Cursos de actualización en Diseño y Planificación, Magister en Educación, Mención Planificación de la Educación y Doctor en Arquitectura. CIV 12505.

<<Breve crónica oficiosa de la renovación urbana en Maracaibo

El urbanismo puede ser entendido como el conjunto de conocimientos que hace posible comprender, pensar y actuar sobre las ciudades en tanto que espacios organizados y equipados para el desenvolvimiento de las actividades de las sociedades urbanas. El urbanismo más que una ciencia es una práctica y sus instrumentos son el diseño urbano, la creación de modelos que anticipan la materialización y el funcionamiento desde la escala de los espacios entre las edificaciones hasta el diseño de la totalidad urbana como “imagen-objetivo” perseguida y de las redes de servicio que la soportarán. En la práctica común opera una reducción del contenido del término “urbanismo” según la cual se designa como tal al proyecto y construcción de espacios exteriores, redes y equipamiento de un edificio o conjunto de ellos; es el campo de coincidencia entre arquitectos y urbanistas, dos profesiones que pueden o no llegar a confundirse en sus incumbencias, dependiendo del sustento teórico de los planes de estudio que las perfilan y la legislación que las acredita.

La planificación urbana, por su parte, alude más bien al conjunto de estudios, diagnósticos, pronósticos, políticas, actuaciones gestión, dirigidas a orientar el crecimiento ordenado de los centros urbanos y su estructuración sobre el territorio; es la aplicación de los métodos y técnicas de la planificación al desarrollo ordenado de una ciudad y de las ciudades en general. Estas aclaraciones son necesarias para enmarcar diferentes modos de actuar sobre las ciudades para incrementar la calidad de vida que ellas deben generar.

La urbanística actual ha acumulado una vasta experiencia en la intervención de realidades urbanas, dirigidas a producir mejoras en su estructura, tejido o funcionamiento; esa intervención ha sido conceptualizada de muchas formas; renovación, rehabilitación, restauración, re-potenciación, son términos que expresan diferentes

objetivos de estas actuaciones sobre las ciudades, cuando ellas se ven constreñidas por situaciones conflictivas o deficitarias que frenan su consolidación o desarrollo.

Antecedentes

Los antecedentes históricos son numerosos y tan antiguos como las labores mismas de construcción de las ciudades. En Maracaibo esos antecedentes se encuentran en fechas bastante tempranas. Alrededor de 1838, en el núcleo originario de la ciudad, son ganados al lago en el puerto natural, los terrenos entre la antigua “Plazuela de El Convento” y el actual “Malecón” y se construye el muelle del puerto. En 1867 es intervenido el espacio público más importante de la ciudad, la Plaza de San Sebastián, reforzando su significación como espacio monumental por sobre el anterior eminentemente funcional y utilitario, al colocar el busto del Libertador. Poco después, en 1873, Venancio Pulgar la convierte en Plaza de la Concordia, según diseño de Carmelo Fernández; pavimentándola con baldosas de Bruselas y dotándola de esculturas y verjas traídas de París. En 1890 “El Zulia Ilustrado” publica el plano topográfico de Maracaibo, dibujado un año antes por Manuel Salvador Soto, muy similar al publicado en 1883 por la Litografía de H. Neun, en Caracas, pero actualizado; el mismo define una imagen bastante precisa de la ciudad de entonces: el núcleo fundacional y El Saladillo (Fig. 1).

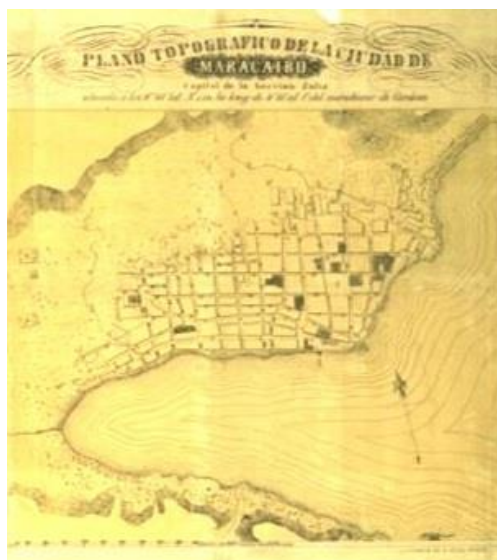


Fig. 1

Unos treinta años después, alrededor de 1920, se construye el Boulevard Venezuela; el objetivo perseguido era mejorar el acceso al centro administrativo y cívico de la ciudad y la conexión entre la Plaza Bolívar, la

Plaza Sucre, en la Avenida Guayaquil y el puerto. Para ello se demolió la capilla del Patrocinio en Catedral, una franja de su cementerio norte (de adultos), el primer cuerpo de las viviendas coloniales sobre la antigua calle Venezuela, al fondo de Catedral y el Cuartel de Veteranos, donde luego se construiría el Palacio Episcopal. Ya para 1936 se han construido en Maracaibo el acueducto, la red de cloacas, el tranvía, la red de carreteras regionales, el aeropuerto Grano de Oro, la canalización de la barra del lago, las vías que servirán de guía a la expansión urbana (“Bella Vista”, “Las Delicias”, “Los Haticos”, “Pomona”) y los almacenes del puerto, en la margen este y sur de la ciudad histórica, en la zona popularmente llamada “La Ciega”, que constituyó una transformación notoria del perfil original de la costa, ante la necesidad de ampliar el área portuaria en correspondencia con la importancia comercial de la ciudad y su rol en la distribución y exportación de los productos agropecuarios de la región andina y el sur de lago. La ciudad se equipó así con las infraestructuras básicas para enfrentar y orientar su crecimiento: un núcleo central, fortalecido por la acumulación de actividades terciarias y un abanico de ejes de vías y servicios, adosado a la costa lacustre, La Fig. 2 muestra el casco histórico fundacional, la primera expansión al oeste (El Saladillo) y expansiones hacia el norte (Sta. Lucía y Veritas) y el sur (Los Haticos), sobre un plano base de 1969; nótese el impacto de La Ciega.

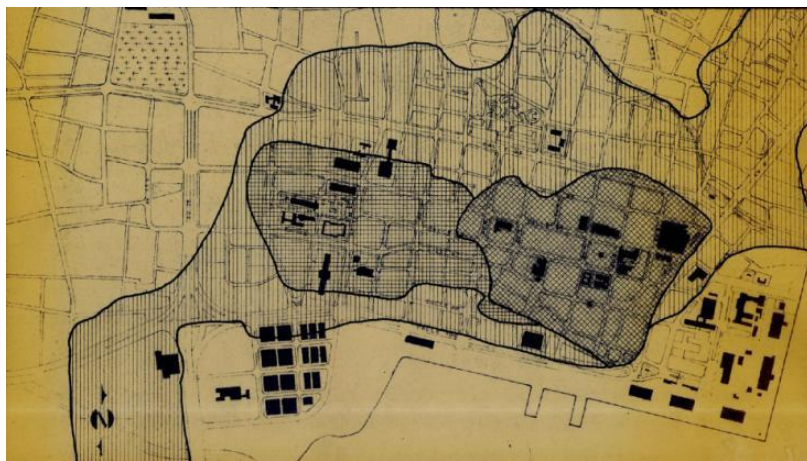


Fig. 2-Evolución del casco histórico de Maracaibo. Fuente: Banco Obrero. 1975

Los primeros asentamientos residenciales para el personal petrolero, establecidos entre 1928 y 1930, (Romero, 1997) constituyen un modo distinto de intervención en la ciudad; se habilitaron áreas distantes del centro tradicional, con excelentes condiciones topográficas y una estructura de la propiedad del suelo que no imponía mayores restricciones (eran grandes lotes desocupados y de propiedad privada). Esto favoreció la construcción de extensos desarrollos sobre todo al norte de la ciudad. A las inversiones de las compañías petroleras, se

sumaron las de capitales regionales y locales, consolidándose lo que constituirá el centro alternativo de Maracaibo, sobre el eje transversal de “5 de julio”; es “la otra ciudad”, concepto que expresa y resume la génesis de la Maracaibo petrolera, desarrollado por Ethel Rodríguez Espada, María Machado de Carruyo y Elisa Quijano en la Facultad de Arquitectura de la Universidad del Zulia.

La Avenida del Lago y el Paseo Colón

En la década de los años cuarenta se producen las primeras propuestas que apuntan a valorizar la costa lacustre urbana y estructurar la ciudad en función de ella. Don Luis Parejo de la Maza condensa en un informe la idea de la “Avenida perimetral del Lago” (Pineda Paz, Eduardo, 1981-93). El diario Panorama del 25 de mayo de 1949 publica un reportaje de Eduardo López, en el cual expone ideas y bocetos para la Avenida del Lago (Fig.4, Añez foto abajo a la derecha), que él reconoce, no ser nuevas: “Hace muchísimos años un ingeniero zuliano lanzó la idea y esbozó ese proyecto al mandatario gomecista de turno, pero éste le estiró la cara y prefirió no hablar del asunto”. Más adelante señala que “Hace bastante tiempo un ingeniero norteamericano (...) el señor Oscar Troutman, leyó ante las reducidas paredes del Rotary Club, un estudio efectuado por él sobre el citado proyecto (...) no tuvo repercusión alguna ni siquiera se le dio la debida publicidad” (Añez López, 1949: 9). El proyecto que presentó Añez López al final de los años “cuarenta”, complementaba la idea de la Avenida Perimetral, conocida como Avenida Costera, con el Hotel del Lago, balnearios, viviendas y la conexión, a través de “5 de julio”, con la ciudad que ocupaba la meseta. La avenida debería lindar con las aguas desde La Ciega hasta Cotorrera; desde allí hasta la “Plaza del Buen Maestro” o Santa Rosa, iría separada dejando espacios para un “pulmón lacustre”. Proponía también hacer pública toda la costa y aquellos clubes privados que existieran en la zona, deberían simplemente dejar libres las playas y cercar sus propiedades.

No es extraño que estas ideas encontrasen muy limitada acogida en los círculos que manejaban la economía y el gobierno de la ciudad, puesto que la propuesta afectaba una importante área urbana ocupada por residencias privadas de miembros del estrato empresarial de la ciudad. No obstante esta aparente apatía, el 3 de octubre del mismo año 1949 se funda el Club Náutico y cuatro años después, “el 14 de agosto de 1953, en los terrenos que pertenecían a la compañía Constructora Moderna, propiedad de los hermanos Manuel y Samuel Belloso, en la avenida El Milagro de Maracaibo, y vendidos a un precio solidario de 10 bolívares el mt², se inaugura el legendario Hotel del Lago, gracias a la iniciativa de la Cámara de Comercio de Maracaibo y a su fundador y primer presidente, Mario Belloso”. (El Zuliano Rajao, 2017) Ambos proyectos estaban enmarcados

en las ideas propuestas, aunque preservando la propiedad privada de las orillas lacustres.

El reportaje de Añez López en el diario Panorama no indica quién fue el autor de la propuesta para el Paseo Colón (Fig.3, foto arriba a la izquierda); el arquitecto Tubal Faría afirma que la misma corresponde a la tesis de grado del arquitecto zuliano Jorge Romero Gutiérrez, en 1949 y que, en su opinión, fue el primer intento de hacer un plan regulador para Maracaibo. El proyecto fue "...auspiciado por la Comisión Nacional de Urbanismo, y con ocasión de la celebración del Trisesquicentenario del descubrimiento del lago, realizó una exposición en el edificio de la Universidad en a Ciega donde lo exhibió" (Faría, Tubal, 1982: 9) Comenta Faría que la propuesta comprendía la remodelación del centro de la ciudad a partir de un proyecto similar realizado en ese tiempo en Caracas, la "Avenida Bolívar" y consistía en una ampliación de la Calle Colón (actual Av. 6) hasta igualar la dimensión de la Plaza Baralt, partiendo de ésta hacia el norte. Ilustra la idea con una perspectiva, de sur a norte, del paseo propuesto, en la que se incluye un "nuevo Convento de San Francisco" (el original sería derribado para dar paso a la vía) y edificios residenciales y de comercio, orientando el cambio del tejido urbano hacia el modelo de la ciudad europea, con inmuebles adosados de altura media y fachadas continuas. No se ha podido determinar si la razón de la demolición del Convento de Franciscanos, durante el gobierno de Néstor Prato, tuvo algo que ver con alguna intención gubernamental de llevar adelante esta propuesta.



Fig. 3.- Fuente Archivo Diario Panorama 1949

El Centro Cívico Administrativo Regional

Hacia los años finales de la presidencia de Pérez Jiménez, el gobierno nacional había llevado a efecto la expropiación de cuatro manzanas al oeste de la Plaza Urdaneta, entre las calles Vargas (Av.7), Calle Padilla (C.93), Calle Miranda (Av. 9) y Calle Febres Cordero (C. 91B), para la construcción de lo que sería un centro cívico-administrativo para el asiento de varios organismos de la administración pública en Maracaibo. Con el advenimiento de la democracia, el proyecto se paralizó y los inmuebles expropiados permanecieron ocupados por los residentes hasta 1970 aproximadamente, cuando fueron finalmente demolidos y ocupados los lotes por el estado para la construcción del Parque Rafael Urdaneta. Por cierto, entre los inmuebles demolidos estuvo la “Casa del Cristo Aparecido”, en la calle 92 (Pacheco) entre Vargas y Páez. Dicha imagen, luego de una localización provisional en la calle Belloso, terminó siendo colocada en la Basílica de Nuestra Señora de Chiquinquirá.

Los planes de desarrollo urbano de Maracaibo

La referencia a los planes de desarrollo para la ciudad es casi obligada cuando se pretende al menos comprender cómo ella ha evolucionado, cómo se han producido los cambios en su morfología y funcionamiento; con todos los defectos y limitaciones que estos instrumentos poseen, aportan información sobre la consolidación de la ciudad. Maracaibo, como el resto de los asentamientos urbanos de los territorios imperiales de España, estuvo sometida desde su fundación a la actividad ordenadora y regulatoria de la corona, ejecutada en sus particularidades por las autoridades locales. También desde un principio los gobiernos republicanos se ocuparon de normar las actividades urbanas y el crecimiento de las ciudades. La consolidación del estado venezolano, la prosperidad económica, los retos planteados por el acelerado proceso de urbanización del país y la disponibilidad de avances tecnológicos provenientes en buena medida del desarrollo de la industria petrolera, abrieron cauces al abordaje de la expansión urbana como función pública con el consecuente desarrollo de la actividad urbanística, la intervención en el tejido de las ciudades más importantes, la actividad de proyectación y finalmente, planificación del desarrollo urbano.

Dentro de esta dinámica, en 1944 la Cámara de Comercio “invitó al arquitecto español Amos Salvador residenciado en Caracas para solicitarle ideas para “un plan de urbanismo”; él hizo solo unas ligeras recomendaciones acerca de la ampliación de algunas avenidas.” (Faría, Tubal, 1982: 11). También en 1944, siendo Héctor Cuenca presidente del Estado Zulia, decreta la creación de la Junta de Urbanismo, aprovechando la visita del citado arquitecto español, especializado en Urbanismo; ésta fue presidida por José Gilberto Belloso y constituyó un serio ensayo de

regulación del desarrollo de la ciudad. A raíz de la antes aludida exposición, la Comisión Nacional de Urbanismo, que dependía del MOP, creó en 1950 la Subcomisión Regional de Urbanismo...” (Faría, Tubal, 1982: 11). El primer Plan Regulador de Maracaibo, data del año 1953; fue un instrumento que aportó una imagen general de lo que debería llegar a ser la ciudad a partir de la configuración que ya ésta había adquirido. Es una estructura radial semicircular, adosada a la costa lacustre y formada por un abanico de vías que fluyen hacia el centro histórico, situado frente a la bahía del puerto original, entre Punta Arrieta y la Punta de Sta. Lucía. Algunos de los ejes viales (“Los Haticos”, “Las Delicias”, “La Limpia”, “Sabaneta”) conectan directamente con la vía regional denominada “Ruta del Caribe”, que une la ciudad con la Guajira y región Norte de Colombia y con las zonas agropecuarias del sur, Perijá y La Cañada, así como con los asentamientos petroleros al norte, sur y oeste de Maracaibo. Desde el centro histórico las avenidas radiales se extienden hacia las afueras de la ciudad, aparecen las primeras vías concéntricas en la parte norte de la ciudad, como “5 de Julio”, “Av. Falcón” y “Av. Cecilio Acosta” y se indican soluciones para su continuidad. En el área triangular formada por las dos mayores expansiones urbanas hacia el norte y el noroeste, se ubica un gran núcleo de servicios formado por el aeropuerto, el área universitaria y los hospitales Quirúrgico y Universitario. Las áreas residenciales informales desbordan unos linderos occidentales virtuales. Se incorporan modificaciones en la concepción de la vialidad regional y se inician los estudios para la construcción del Puente sobre el Lago de Maracaibo. Un plano litografiado de la ciudad publicado el año 1956, evidencia los avances alcanzados en lo que se refiere a las metas viales planificadas.

Durante el período 1959-1973, el Gobierno Nacional va a invertir de manera decisiva en las obras viales para Maracaibo: el Puente “General Rafael Urdaneta”,

propuesto bajo el gobierno de Pérez Jiménez, fue construido e inaugurado durante la presidencia de Rómulo Betancourt el 24 de agosto de 1962, con proyecto original del Ingeniero italiano Riccardo Morandi, pero modificado posteriormente; la autopista urbana, excepto su tramo final, de la avenida “La Limpia” a “Las Delicias”, la avenida Circunvalación desde “La Limpia” hasta “Plaza de las banderas”, la Avenida San Francisco, un tramo de las avenidas “Sabaneta” y “Las Delicias” y la vía de acceso al Aeropuerto de Caujarito, bautizado como “La Chinita”. Por gestiones del Dr. Antonio Borjas Romero, el gobierno asigna a la Universidad del Zulia los terrenos para la Ciudad Universitaria, 600 hectáreas ocupadas entonces por el antiguo aeropuerto de “Grano de oro”, que se sumaban a las instalaciones ya existentes (Rectorado antiguo, Ingeniería y Medicina).

El Plano de la ciudad de Maracaibo publicado en febrero de 1963 refleja la transformación de la ciudad de acuerdo a las nuevas directrices de

planificación. El plan vial destaca “la posición desfavorable del casco urbano por la carencia de las vías circunferenciales y, por los trazados de los proyectos en realización, (así como) el esfuerzo de las autoridades para cubrir el déficit vial existente” (Ministerio de Obras Públicas. 1969: 232). Además; (...) se realizaron numerosos proyectos de la vialidad urbana como el tramo final de la Autopista, la Avenida Circunvalación, en su tramo final, el conjunto Avenida Libertador y El Milagro.

En 1969 es aprobado el Plan de Desarrollo Urbano de Maracaibo, que había venido siendo elaborado por el entonces Ministerio de Obras Públicas, con la participación de su Oficina de Planeamiento Urbano en Maracaibo. Se perseguían los siguientes aspectos: “el fortalecimiento del centro de la ciudad y su área de influencia (...) la intercomunicación de cada una de estas áreas por medio de un sistema eficiente de vías públicas, la densificación de las agrupaciones residenciales por medio de localización de mayor población que haga económica la dotación de los servicios esenciales” (Ministerio de Obras Públicas. 1969: 247-248). Para dicho plan “La agrupación de los diversos usos del suelo significa concentración de actividades, y por consiguiente, de población”.

El Plan de Desarrollo Urbano representa la organización y funcionamiento de la ciudad, mediante un patrón de ordenamiento detallado de cada una de las 34 zonas en las que fue dividida el área urbana de la ciudad, denominadas Unidades de Agrupación. Para el caso de la Agrupación N° 1 que comprendía el casco histórico, se proyectó una densidad de 1.300 hab/Ha; considerando un promedio familiar de 4 personas. Tómese en cuenta que la densidad bruta promedio de la ciudad para ese entonces fue asumida por el mismo plan en 70 hab/Ha y se esperaba elevarla a 113 hab./Ha. Esa densidad se distribuyó en al área urbana con el criterio de máxima densidad en el área central y un descenso progresivo de la misma hacia las áreas periféricas, privilegiando en cada sector las márgenes de las vías de mayor importancia.

En el aspecto vial el plan propuso una red jerarquizada y estableció los perfiles correspondientes a cada una de las vías, estableció tres grados de prioridad para su ejecución. La vialidad principal del casco histórico estaba formada “por tres pares complementarios de avenidas de un sentido de circulación: las calles Padilla y Ciencias en el sentido E – O, apoyados en sus extremos sobre la Avenida El Milagro y la Autopista; y las avenidas 3 y 5, 10 y 12, en el sentido N –S con apoyo sobre la Avenida Libertador, la más importante arteria vial del caso, y la autopista urbana”. Ese plan vial implicaba ampliar los perfiles y actualizar los servicios de infraestructura, lo cual tendría un efecto devastador sobre las edificaciones existentes, entre las cuales estaban los más importantes edificios patrimoniales de la ciudad. El plan señaló también acciones prioritarias; para el área central de la ciudad (la Agrupación N° 1, que comprendía el centro histórico y algunas

zonas aledañas al norte) fueron señaladas como de primera prioridad la construcción del Centro Libertador, el Parque Metropolitano Rafael Urdaneta y Plaza de la Chiquinquirá. Aun cuando no propuso taxativamente acciones de “renovación urbana” en zonas específicas, estas obras constituían intervenciones muy importantes con gran impacto en el tejido y la estructura funcional del casco histórico e iban a requerir de acciones legales especiales para reestructurar la propiedad de la tierra, a lo cual había que agregar los efectos de elevar considerablemente las densidades residenciales y de sustituir las viejas redes de vialidad y servicios, cuya única posibilidad de realización implicaba llevar adelante acciones bastante radicales.

La naturaleza del plan de 1969 fue netamente normativa. Este documento elaboró una imagen estática (el Plano de desarrollo urbano) de lo que debería ser la ciudad, cuantificó y distribuyó los usos y estableció prioridades para orientar la gestión pública del desarrollo de Maracaibo. En realidad, el plan terminó concretándose en la Ordenanza de Zonificación, que fue aprobada por el Concejo Municipal de Maracaibo y rigió por muchos años como un instrumento normativo de la actividad edilicia en la ciudad. Cabe destacar que todo el sustrato teórico de la planificación y desarrollo de las ciudades estaba impregnado de los principios del Movimiento Moderno. En la mentalidad de la plantilla profesional de los organismos públicos correspondientes estaban presentes las experiencias de los países europeos en la reconstrucción de sus ciudades, de la planificación quinquenal soviética y de la expansión urbana en Norteamérica. Para ese entonces la idea de preservación y restauración de los ambientes patrimoniales, que se acentúa en lo que se ha llamado el postmodernismo, en arquitectura, no había cobrado relevancia y valor en la caracterización de las ciudades y en la consiguiente orientación de los planes y acciones de mejoramiento urbano. En contrario las ideas de progreso y modernización que animaron tanto la vida nacional como la gestión pública, desde los tiempos de Gómez hasta muy entrada la democracia, encontraron en la transformación más o menos violenta de los ambientes urbanos sobre todo en la capital, su expresión paradigmática. El formidable proceso de urbanización de la población venezolana que acompañó al desarrollo petrolero e industrial del país y que se hizo especialmente notorio en Maracaibo, desbordó la acción del estado, que no tuvo nunca la capacidad para ir a la par de una enorme necesidad de vivienda y de ciudad, que a pesar del desarrollo de la banca hipotecaria y la creación de entes financieros nacionales y regionales, no alcanzó a convertirse en una demanda real; como consecuencia se produjo el marginamiento urbano de grandes cantidades de población, que mediante invasiones se asentó de manera espontánea sobre ejidos y propiedades ubicadas en las zonas intersticiales configuradas por la red de vías

regionales, rurales e incluso urbanas, generalmente sobre terrenos accidentados, desprovistos de servicios, acceso y transporte. La calidad precaria de la mayoría de las construcciones terminó por constituir conjunto inicialmente caótico, que lenta pero progresivamente se consolidaron, mejorando sus condiciones de habitabilidad.

Las políticas públicas en la materia se apoyaron siempre en una progresiva centralización de las funciones de planificación territorial y urbana, así como de las obras de infraestructura y servicios, con una mínima participación de los gobiernos locales, por añadidura, muy débiles. Entre mediados de los setenta y los noventa se produce la transformación de los entes públicos competentes en la materia, para ampliar sus capacidades técnicas y políticas ante el desbordamiento de los problemas urbanos; sirva como ejemplo el caso del Banco Obrero, que se inicia como un organismo financiero y evoluciona convirtiéndose primeramente en un instituto técnico de promoción, proyectos y construcción de conjuntos urbanos para abordar la ingente demanda habitacional y finalmente en un ministerio; otro caso es el del Ministerio de obras públicas que es transformado en Ministerio de desarrollo urbano y posteriormente se diversifica en otros entes especializados, como el Ministerio de Vivienda y Hábitat, de Infraestructura etc.

Los avances teóricos y prácticos en la planificación en general, que trascendieron lo meramente normativo, hacia nuevas visiones (estratégica, estratégica situacional, prospectiva, corporativa y gestión urbana) trasladados desde el mundo de la administración y los negocios, han incidido en cambios de enfoque en planificación urbana en Venezuela. La elaboración de “imágenes objetivo”, modelos y proyecciones anticipatorias, han revalorizado la utilización de formalizaciones gráficas de las ideas y potenciado el “diseño urbano”, en el sentido de proyectación de los espacios públicos y nuevos sectores urbanos y han diversificado las opciones de intervención de las ciudades para responder a problemas específicos (mejoramiento de sectores de crecimiento anárquico, por ejemplo los programas de “equipamiento de barrios, desarrollados por el Banco Obrero, luego Instituto Nacional de la Vivienda”, los proyectos de dotación de tierra urbanizada y construcción de “soluciones habitacionales”, programas de nuevos desarrollos urbanos, como “La Isabelica”, en Valencia o San Jacinto en Maracaibo” y también programas de “renovación urbana”, como el de “El Saladillo”.

El Plan de desarrollo urbano de Maracaibo 1969 marcó el inicio de una acción más coordinada entre Ingeniería Municipal, a cuyo cargo estaba la gestión del desarrollo, mediante la revisión de los proyectos de edificios y conjuntos urbanos y Planeamiento Urbano, del Ministerio de Obras Públicas, a quien correspondía cotejar los proyectos con las disposiciones del Plan. Por su parte, la organización de la actividad planificadora oficial

articuló ámbitos para la planificación física del desarrollo (territorial, urbano, local) y la acercó a los ciudadanos a través de las alcaldías, creadas durante el proceso de descentralización de los años noventa. Vale la pena destacar aquí el esfuerzo realizado bajo la alcaldía del Dr. Fernando Chumaceiro, quien enfrentando una débil ciudadanía y vicios inveterados en la prestación de los servicios urbanos, llevó a efecto algunas acciones claves para el mejoramiento de la ciudad, a saber el proyecto y puesta en funcionamiento de la Red Maestra de transporte para Maracaibo, el rediseño funcional de la vialidad principal de la ciudad y la actualización del catastro urbano, con la participación del Ing. Jesús Garrillo, planificador formado en Berkeley, creador del Centro de investigaciones urbanas y regionales de la Facultad de Arquitectura y Diseño de LUZ.

Bajo las directrices ya citadas y aplicando nuevas metodologías formuladas desde los organismos nacionales de planificación y los institutos de investigación de las universidades, fueron elaborados, sucesivamente, el Plan de desarrollo urbano local de Maracaibo (PDUL) 1995-2005, el Plan de desarrollo urbano de Maracaibo (PDUM) 2005-2015, que distribuyó sus acciones de mediano plazo y largo plazo en planes quinquenales y venció el 6 de septiembre 2015. Hacia fines de siglo XX se formuló el Plan Estratégico Zulia 2000, que como su nombre lo indica, asumió las nuevas orientaciones de la planificación, la visión de futuro, objetivos y metas de largo plazo como expresión consensuada de las expectativas de las fuerzas vivas de la región, articulando los elementos dinámicos y dinamizantes del cambio esperado: políticas, estrategias, tácticas, gerencia y gestión del desarrollo regional y urbano.

En la actualidad la actividad de planificación y conducción efectiva del desarrollo urbano de Maracaibo parece haber sido abandonada. El crecimiento anárquico de Maracaibo ha desbordado todos los cauces establecidos. Los servicios públicos todos en estado de insuficiencia y caos administrativo, la construcción de viviendas desfasada de la demanda real, el abandono del plan de vialidad urbana, son solo algunas realidades que testimonian el hecho de que la actividad planificadora del desarrollo de la ciudad es a todas luces deficiente e ineficaz. Una de las razones clave para este debilitamiento de la acción planificadora es la inexistente organización ciudadana, que subyace como un supuesto fundamental en el sustrato de las nuevas metodologías que se orientan más a la gestión urbana que hacia la planificación entendida como elaboración de modelos normativos del desarrollo urbano. Lo expuesto no impide reconocer los efectos de los planes en la configuración de la ciudad, sobre todo en lo atinente a la estructura vial y a la consolidación de los bordes urbanos, estructurados mediante acumulación lineal de actividades terciarias (servicios comerciales, educativos etc.) y nodos (centros complementarios o alternativos al centro histórico de la ciudad, aunque este último se

encuentra actualmente en alto grado de deterioro, esperando por decisiones y acciones certeras que redimensionen su función en la Maracaibo actual.

Primeras intervenciones significativas en el centro urbano tradicional de Maracaibo

Las intervenciones en el centro de Maracaibo, destinadas a mejorar su accesibilidad y funcionamiento, comenzaron tempranamente en relación con lo serán las acciones oficialmente declaradas como de renovación urbana, siguiendo las directrices de los planes urbanos anteriores. La construcción del Puente Rafael Urdaneta y su vialidad complementaria, incrementó la necesidad de abrir cauces a los flujos viales crecientes que descargaba la ciudad en su centro. También la decisión de conservar el Puerto de Maracaibo en su localización histórica y la consecuente demanda de acceso, ampliación de muelles y servicios portuarios, presionaron sobre las estructuras e infraestructuras del casco histórico. Además, Maracaibo siempre fue una ciudad que hizo de su centro el área comercial preponderante para el aprovisionamiento cotidiano de grandes sectores de su población y la terminal de intercambio de las rutas de transporte local y regional.

La congestión del área central comenzó a producir efectos negativos sobre la calidad de vida que ella ofrecía tanto para la población residente como para el desarrollo de las actividades propias de un centro urbano de primera importancia, por albergar funciones únicas de la ciudad. La situación creada desalentó el desarrollo de nuevas construcciones y el mantenimiento de las existentes; La gran mayoría de los inmuebles estaban desde años atrás bajo régimen de inquilinato y ofrecían muy pocos atractivos a sus propietarios para invertir en nuevos desarrollos simplemente en el necesario mantenimiento esencial de los mismos. La reducción de las rentas producidas por esas propiedades incidió en el subarriendo y subdivisión de los inmuebles, acentuando las causas del natural deterioro de edificaciones de por sí antiguas y en muchos casos precarias. Las áreas residenciales más compactas y densas, situadas hacia el norte, nor-oeste y oeste del área administrativa y comercial recibían en forma inmediata la presión de las crecientes actividades de servicio de nivel urbano, que inducían al cambio de uso de los inmuebles y al deterioro de las construcciones.

Bajo la presidencia del Dr. Raúl Leoni (1964-1968) se construye primeramente la Avenida Chiquinquirá, conectando Los Haticos con la Avenida “Las Delicias”, en su inicio, frente al Cementerio Nuevo (“El cuadrado”); esta acción tuvo como consecuencia la interrupción del tejido urbano tradicional, la desaparición de buena parte del Barrio El Saladillo entre los fondos de la Basílica de Nuestra Señora de Chiquinquirá y la avenida 15ª; éste resultó dividido en dos porciones por una vía que de

inmediato adquirió un uso muy intenso. La ruptura del tejido original del barrio, con un amanzanado irregular, produjo ya un violento cambio del paisaje, aunque la permanencia de la Plaza Centenaria siguió aportando referencias para el reconocimiento del sector. Por cierto, en la otra margen de la avenida, en una “cuchilla” restante de la intersección de ésta con la calle El Tránsito, fue construido un deplorable monumento a los educadores, que el vulgo demeritó rápidamente bautizándolo como “Los cinco latinos”, en alusión a un conocido grupo musical.

El 5 de febrero de 1964 es creada la Junta promotora de la Compañía Anónima “Centro Libertador de Maracaibo”, y el 11 de junio de 1968 es emitido el decreto de creación de dicho organismo, émulo del Centro Simón Bolívar de Caracas, compañía de carácter privado, con participación de la gobernación del Zulia, el Banco Obrero, la Corporación Venezolana de Fomento, el Concejo Municipal de Maracaibo y el sector privado, que habría de servir de instrumento para la modernización del área central de la ciudad, específicamente el desarrollo de la Av. Libertador y la construcción de un complejo comercial administrativo en los terrenos al sur de la misma. La nueva avenida uniría la avenida el Milagro con la avenida “Las Delicias”, Sabaneta y “Los Haticos”, mediante un “moderno distribuidor”, la antigua “Redoma de Los ilustres”, llamada inapropiadamente en la toponimia popular “Redoma de Puente España” (ya que dicho puente, que posibilitó la conexión con el sur y sur-oeste de la ciudad desde los primeros años de dichas expansiones, estaba situado a unos cien metros hacia el oeste).

La construcción de la Avenida Libertador implicó la demolición de las manzanas entre la calle 100 y el muelle de cabotaje incluidos el Mercado La Marina y el Mercado del Lago o “Mercado de los buchones”; solo fue conservada la estación eléctrica de la calle Milagro. El muelle, que fue siempre de dominio público y libre acceso, contacto directo entre el centro histórico de la ciudad y el lago, quedó sumado a los terrenos expropiados sobre la calle La Marina (Calle 101) y desde entonces, sin que cursara medida de expropiación, pasó a ser ocupado por el Puerto de Maracaibo y de uso restringido. Varios han sido los intentos e interesantes las propuestas, para abrir de nuevo este espacio a la ciudad sin que se haya concretado ninguna. La Avenida Libertador fue trazada sobre las anteriores, calle 100, del mismo nombre y avenida Sucre 101, con un perfil que permite un gran caudal y mayor velocidad de recorrido, calles de servicio a las parcelas inmediatas e intersecciones controladas por semáforos. Los terrenos anegadizos de la zona de “Las Playitas” e “Isla Perdida” (barrio de palafitos, en la desembocadura de la Cañada Morillo), fueron desocupados y saneados en sus condiciones hidrológicas y topográficas. El impacto de esta avenida en el funcionamiento del área central fue muy alto; no solo por su perfil sino por sus características de funcionamiento y generó un

conflicto en la zona de más alta concentración peatonal de la ciudad y que constituía de hecho un gran terminal de rutas de transporte urbano. Además, la nueva vía se construyó con una altitud mayor a la de las áreas existentes, por lo que éstas quedaron hundidas, produciéndose problemas de anegamiento, a pesar de los drenajes construidos; no olvidemos que esos terrenos ya habían sido ganados al lago desde la calle 97, donde originalmente se ubicara la ribera lacustre, por lo que la pendiente para su drenaje superficial era insuficiente.

Parque Metropolitano Rafael Urdaneta

Para la fecha de aprobación del Plan de desarrollo de 1969, ya se había decidió construir un parque en las cuatro manzanas expropiadas al oeste de la Plaza Urdaneta para el centro cívico administrativo regional. Más en dicho instrumento le es asignada al parque un área mucho, dado el carácter metropolitano del mismo; el parque incluiría el Hospital de Niños, el Museo Urdaneta y las áreas circunvecinas; quien escribe no ha podido consultar el texto del decreto, pero el área prevista para el parque en el Plan de 1969 comprendió las manzanas entre la Calle Padilla (C. 93), la Calle Milagro (Av. 10), hasta la calle 91, por dicha calle, hasta la calle Miranda (Av. 9) y por esta hasta la Cañada Lara, su límite norte, hasta la intersección con la Calle Colon (Av. 6) y de allí hasta la intersección con Padilla. El parque fue concebido como un pulmón verde para toda la ciudad y particularmente para la Unidad de Agrupación N°1 del plan, que correspondía al nuevo corazón de Maracaibo. En 1973 fue inaugurada la primera etapa, construida con un proyecto del Arq. Paisajista Francisco Oliva Esteva, sobre las cuatro manzanas originalmente expropiadas y la entonces Plaza Urdaneta, erigida para el centenario de su natalicio y que fue demolida, desechándose el diseño original de Hoet. La estatua pedestre del héroe fue sustituida por otra ecuestre, algo pequeña para su pedestal, por lo que popularmente comenzó a ser denominada como “El caballito” y colocada en una plazoleta mayor que remata la Calle Páez (Av. 8); en su lugar se construyó un desafortunado centro cultural Infantil (“Sopotocientos”) a solicitud de la primera dama del Estado, para el desarrollo de programas de atención a la infancia de la Fundación del Niño. El funcionamiento de dicho centro fue efímero, dados algunos errores constructivos, los problemas administrativos y el cambio de políticas asociadas a los sucesivos gobiernos. La estatua del héroe, que originalmente ocupara la glorieta central de la plaza, de menor tamaño, pero de mayor calidad artística, fue finalmente ubicada en la Universidad Rafael Urdaneta.

Años más tarde, en 1988, cuando durante el gobierno del Dr. Jaime Lusinchí, se celebró el bicentenario del natalicio de Urdaneta, con un programa bastante austero, por decir lo menos, fue removida sin mediar

razones la estatua ecuestre; la misma fue colocada en la cabecera del Puente sobre el Lago, en Punta Iguana, donde un vendaval la derribó fue necesario hacerle una seria reparación), En su lugar se colocó la actual, de nuevo “pedestre”, una copia algo defectuosa del original de Maragall, que se encuentra en el Paseo de los Próceres de Caracas, pieza concebida sin mayores detalles, para estar adosada a un respaldo, como parte de un monumento en el que destaca no el héroe zuliano en forma particular, sino el conjunto de héroes patrios. Además, fue emplazada en el mismo pedestal de la estatua ecuestre, sin ajuste ninguno, soporte mucho mayor que lo conveniente para una pieza de muy diferente configuración a la anterior; esto la hace lucir anodina a pesar de su tamaño heroico. Pudo leerse en la prensa de esos días una reseña en la que se ufanaba el declarante de que “por primera vez Maracaibo tenía una estatua pedestre de Urdaneta”. Aunque luzca fuera de lugar en esta apretada crónica, valga la anécdota para destacar la forma desenfadada en que se ha actuado tantas veces sobre el patrimonio urbano. Valdría la pena, por respeto al héroe y a la ciudad, revertir el cambio de esas esculturas y colocar de nuevo la estatua ecuestre en su lugar original.

La renovación urbana de El Saladillo y el nuevo Centro de Maracaibo

En 1969 asume la Presidencia de la República Rafael Caldera, con el decisivo apoyo político de la región zuliana. En su equipo de gobierno hay profesionales de la región y van a incidir para que se realicen importantes inversiones en obras públicas para la ciudad, dentro de los lineamientos del Plan de desarrollo urbano de Maracaibo que estaba preparando el Ministerio de Obras Públicas, y que constituyesen el sello distintivo del nuevo gobierno. El presidente Caldera recogió en su programa de gobierno para El Zulia y específicamente para Maracaibo, la propuesta de “renovar” el tradicional barrio “El Saladillo” (Fig. 4), cuya expropiación y demolición indiscriminada va a contribuir fuertemente al desplazamiento de la actividad residencial del área central.



Fig. 4.-Plaza de la Basílica en 1969 (Fuente: Banco Obrero)

Su justificación, dejando de lado aspectos criticables por la motivación política y el carácter en buena medida populista de la acción, encontraba su fundamento en la conveniencia de fortalecer el uso residencial del centro histórico, aspecto esencial para el sostén de la sanidad urbana en áreas en las cuales el predominio en la ocupación del suelo lo tienen funciones terciarias de tanta importancia y complejidad. Esta acción implicaba necesariamente el cambio de lo que se denomina el “grano” del tejido urbano en algunos enfoques morfológicos del diseño y planificación de ciudades, es decir el volumen y forma de los inmuebles, cambiando las construcciones tradicionales por estructuras más elevadas y voluminosas, dadas las condiciones de desarrollo establecidas para el área central en el plan, sobre todo las densidades residenciales y las funciones urbanas de primera jerarquía, que se deseaban mantener y consolidar en el casco histórico.

La acción ejecutiva se inició con el decreto de expropiación de El Saladillo, en cuyos considerandos se argumenta que “la ciudad de Maracaibo reclama una enérgica acción de renovación urbana que vitalice este importante centro de desarrollo del país” (República de Venezuela. 1969). Esta medida, asociada a ideas de progreso y modernización, generó expectativas muy diferentes en los distintos sectores involucrados, pero fue seguramente presenciar el 1° de julio de 1971, la imagen periodística del primer “picotazo” asestado por el Dr. Alfredo Rodríguez Amengual, entonces presidente del Banco Obrero, a una casa en la Plaza de la Basílica, lo que daría el toque de realidad a lo que sería el futuro inmediato de aquel barrio tradicional.

Los estudios fueron inicialmente asignados al Centro Libertador, que había iniciado las primeras acciones en el centro durante la gestión del Dr. Leoni. Las primeras ideas para el desarrollo del área bajo decreto se orientaron a la construcción de nuevas y mejores viviendas para los “saladilleros”. En rueda de prensa del 8 de mayo de 1969 el presidente declaró que “los planes de vivienda serían dirigidos primordialmente a la pequeña clase media de El Saladillo” (Rafael Caldera 1969); los prototipos que se situaban en el imaginario de quienes aspiraban a mejorar sus condiciones habitacionales, serían seguramente “las quinticas” unifamiliar, con antejardín o a lo sumo un apartamento espacioso en edificios de mediana altura, 6 a 8 pisos quizá. El Centro Libertador convino con el sociólogo Manuel Burdeni, del Centro Simón Bolívar, la realización de un estudio sociológico para conocer la situación socioeconómica del sector, explorar las aspiraciones de la gente y sobre esas bases, establecer opciones para el desarrollo del área.

El estudio se llevó a cabo mediante un censo de la población dentro del área del decreto, el cual fue levantado en enero de 1970 y constató una tendencia entre los estratos económicamente solventes, a abandonar el

lugar y residir en otras áreas de la ciudad con condiciones de vida más cómodas, así como un debilitamiento de la fuerza de atracción de la comunidad y del sentido de identificación con el lugar. Sin embargo, la mayoría de los “saladilleros” (el informe no ofrece dato preciso) prefería seguir viviendo allí y estaba motivada ante la creencia de que tendrían preferencia para residir en el nuevo barrio. Más de las tres cuartas partes del total de jefes de familia trabajaba en el centro, se aprovisionaban allí, tenían vivienda propia pagada y la cuarta parte de los propietarios del comercio y servicios eran residentes. Sin embargo, la identificación con el lugar solo se debía al arraigo de la población en él, a través del tiempo; la dotación de servicios solo era satisfactoria para los grupos de bajos ingresos; no existía un marco social adecuado a la integración e interacción entre los diversos grupos socioeconómicos, a pesar de compartir la localización y se constató la ausencia de participación local en actividades sociales o culturales, así como un alto grado de indiferencia ante su hábitat físico. No existían lazos comunitarios importantes, sino más bien una tendencia a la desintegración progresiva” (Centro Libertador de Maracaibo, S. A. 1971: 109-116).

Los primeros sondeos sobre la situación económica del área estudiada evidenciaron las muchas dificultades para ejecutar una política que conservara las familias residentes que desearan permanecer en ella. Los costos de las nuevas unidades de vivienda resultarían muy elevados para la capacidad real de pago de las familias interesadas en permanecer en la zona, una vez re-urbanizada, las cuales se ubicaban en el estrato de menores ingresos y los estratos con capacidad para adquirirlas, no estarían interesados en residir en la zona, preferirían una vivienda en otras áreas residenciales de mejores cualidades ambientales y servicios.

Diferencias de incumbencias, propuestas y prioridades originaron desavenencias y un desencuentro continuado entre el Centro Libertador y el gobierno central, que amenazaba su eficacia en la gestión del proyecto, por lo que éste decidió en 1971 crear un organismo *ad hoc* para desarrollar el área, la Oficina de Renovación Urbana El Saladillo, dependiente del Banco Obrero. Dotada de recursos y con acceso directo a las decisiones presidenciales, contaba con bastante autonomía para agilizar las obras correspondientes a lo que constituía una de las mayores promesas electorales hechas al estado que “había hecho ganar al presidente”.

Dada la magnitud de la intervención, la necesidad de abordar el centro de Maracaibo como una totalidad para obtener resultados valederos, fue evidente desde el principio (véase por ejemplo Centro Libertador y Laboratorio de Tránsito de LUZ, 1972, 90); no era posible desarrollar el área de “El Saladillo” sin definir previamente lo que habría de ser el nuevo centro de la ciudad. Dicha oficina propuso la reestructuración del centro urbano a partir de 4 grandes nodos: el nodo de servicios de administración

regional y local, en torno a la Plaza Bolívar, el nodo religioso de la Basílica, el nodo comercial de la Plaza Baralt y El Malecón y lo que sería el Parque Metropolitano Rafael Urdaneta, conectados mediante dos ejes, el Paseo Ciencias y la Av. Páez.

A la par hubo que considerar el problema de las infraestructuras y los servicios públicos. El Plan de 1969 comprendía el anteproyecto de la nueva vialidad para el centro urbano, pero ejecutarlo equivalía a demoler todos los edificios históricos de la ciudad. Por tal razón se decidió ajustarlo a las condiciones reales y preservar las áreas más significativas del casco histórico, El Ing. Eugenio Carrillo realizó el nuevo proyecto que comprendió la vialidad, las redes de servicio (cloacas, electricidad subterránea, iluminación, drenajes, agua potable y gas) sobre la base de un plano aerofotogramétrico actualizado, a escala 1:500, que resultó un documento de altísimo valor para estudios y proyectos en el área histórica de la ciudad. La oficina priorizó y agilizó las expropiaciones, que se venían haciendo en forma indiscriminada, a partir de la definición del proyecto de vialidad y servicios, definió los usos (residencial, comercial y administrativo) y se proyectaron sus límites, con los criterios expuestos en el informe presentado en diciembre de 1972, por el Arq. Alfredo Roffé, asesor de la oficina.

La ejecución de ese proyecto necesitaba de los instrumentos legales que viabilizaran la intervención de las propiedades para lograr los perfiles de vías ajustados a la jerarquía funcional de cada una de ellas y sobre esa base construir el nuevo tejido del casco central, por lo que sucesivamente fueron emitidos nuevos decretos: el 29-04-70 uno complementario del Decreto para El Saladillo que amplió el área afectada hasta la avenida 11 (Ayacucho) y luego en forma sucesiva los decretos N° 975 del 10-05-72 para el Paseo Ciencias, N° 1.117 del 25-10-72 para la Avenida Padilla y N° 1.227 del 14-02-73 para la Avenida Páez, Avenida 10 y calle 97. Finalmente fue emitido el decreto 1.430 del 10-10-73, mediante el cual se afectó prácticamente todo el centro de la ciudad para llevar a cabo su renovación.

Más adelante, la Gobernación del Estado emitió el decreto N° 36, del 26-04-75 mediante el cual se declaró la Plaza Baralt y sus áreas vecinas como de interés histórico y se dispuso su restauración y ya en los ochenta emitirá otro decreto para preservar "El Empedrado". Cabe recordar aquí que las áreas afectadas por estos decretos se sumaron a las destinadas al parque metropolitano y al área portuaria en el plan, con lo cual casi la totalidad de la Agrupación N° 1 del mismo quedó sujeta a la acción expropiatoria "por causa de utilidad pública" y aunque el decreto 1430 previó plazos y procedimientos para la cesación de los efectos expropiatorios, en la práctica los efectos permanecen y ello ha contribuido al congelamiento de la dinámica inmobiliaria en el centro histórico de Maracaibo (Fig. 5).

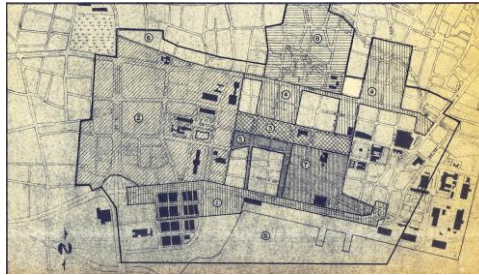


Fig. 5.- Decretos de expropiación en el área central. Fuente: Banco Obrero.1975

En el 2013, el Ejecutivo Nacional emitió otro decreto declarando el área central de Maracaibo como zona de interés turístico, designando como autoridades responsables de su administración y manejo al Ministerio del Poder Popular para el Turismo y al Gobernador del Estado Zulia. Sumados los efectos de todos estos decretos en la actualidad, las decisiones sobre el destino del área central, la más representativa de la ciudad, le están siendo prácticamente sustraídas a la autoridad local.

Las modificaciones realizadas al proyecto de vialidad e infraestructuras fueron decisivas en la configuración de un nuevo centro para la ciudad. Se cambió radicalmente la concepción del esquema vial pasando de uno que permitía atravesar el centro, a otro que permitió acceder gradualmente, a través de anillos de distribución, a los nodos funcionales más importantes. Estos nodos son: el conjunto cívico-administrativo-religioso “Plaza Bolívar”, cuyo espacio sufre una fuerte modificación en su concepción y diseño en manos de los arquitectos de Estudio AT, es intervenida la Catedral de Maracaibo para su restauración (iniciada en 1969 y entregada sin haberse completado la construcción de lo proyectado, en 1976) y se construyen los edificios de la caja de Ahorros de los empleados del Ejecutivo, al lado de la Catedral y la sede regional del Banco Central; el núcleo histórico-comercial “Plaza Baralt”, el núcleo cívico religioso “Plaza de la Basílica”, el Parque Rafael Urdaneta y el Malecón y como elementos articuladores la Avenida Páez y el “Paseo Ciencias”.

Este paseo fue concebido como un área verde de uso eminentemente peatonal que incluía restaurantes, pabellones para exposición, un edificio de uso público frente a la Plaza Bolívar para restituir el carácter de plaza cerrada original de este espacio, lotes de reserva para sedes de edificios de la administración regional y local, fuentes y esculturas de artistas venezolanos (Jesús Soto, Víctor Valera, Lía Bermúdez y Pedro Vargas). Se preservó el templo de Sta. Bárbara reconstruyendo la antigua Plaza del Padre Piña y construyendo al sur, sobre la Calle Ciencias, un espacio para eventos públicos.

También se identificó el sitio de la renovación milagrosa de Nuestra Señora de Chiquinquirá y se construyó un pequeño lugar de culto a cielo abierto, una pequeña sala para preservar los elementos conmemorativos que se guardaban en la anterior “Capilla del Milagro”, el cuadro del pintor Manuel Puchi Fonseca y la placa conmemorativa de mármol blanco, agregándose una imagen de bulto de Nuestra Señora del Rosario del artista venezolano Carlos Ortega. La ubicación precisa del muro de la antigua capilla, demolida, se demarcó colocando la escultura de Lía de Bermúdez, en aluminio dorado, sobre una base de concreto que coincidía en su cara norte con la traza del muro de la casa donde ocurrió el milagro.

El diseño de este espacio, a cargo del Arq. Humberto Vera Barrios, fue orientado por su función articuladora entre los nodos principales del nuevo centro de Maracaibo. Así se caracterizó la Calle Ciencias, eje fundamental presente en la memoria urbana, de vocación peatonal, mediante una amplia alameda en su acera sur, equivalente al ancho de la calle original, se construyó la vía vehicular paralela a la misma, se destacó la continuidad peatonal de la calle Colón desde la Plaza Baralt hacia la Plaza Urdaneta y se reforzó también el eje peatonal entre la Av. Libertador y el Parque Urdaneta. Al interior del Paseo, las áreas aledañas a la calle Ciencias fueron tratadas como una sucesión de pequeños lugares pavimentados con baldosas de granito artificial, muros y brocales en concreto armado a la vista, sombreados y equipados con bancadas, con jardinería baja ornamental y vegetación trasplantada, en buena parte de su recorrido. Solo las áreas de reserva para futuras edificaciones fueron tratadas en su condición de provisionalidad, como áreas netamente verdes con árboles de sombra y césped. La iluminación se dispuso a baja altura para que no resultase obstruida por los árboles y se instaló un sistema de sonido con música ambiental (Fig. 6).

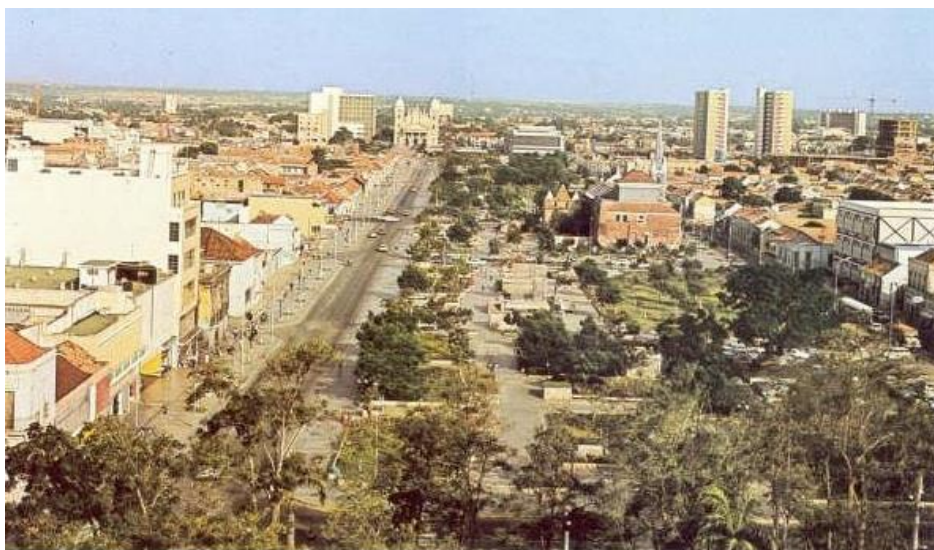


Fig. 6.- Vista aérea del Paseo Ciencias de este a oeste, tomada desde el Edificio de la Caja de Ahorros de los empleados del ejecutivo regional. (Circa 1976),

En lo que se refiere a infraestructuras, el esfuerzo fue considerable. Todas las redes fundamentales para el nuevo centro fueron renovadas, ampliándose la dotación de aguas blancas, gas, cloacas y drenajes. Bajo la Av. Páez, por ejemplo, se construyó un cajón que drena todas las aguas de lluvia que antes bajaban superficialmente (para los que lo puedan recordar) por “periquito a pié” y la calle Páez inundando tantas veces los inmuebles. La calle Ciencias debió ser en parte, pavimentada en concreto, dado el alto nivel freático en la zona. Toda esta ardua tarea de avalúos, proyectos, expropiación, demoliciones y construcción fue realizada en seis meses durante el año 1973, para dejar terminada la nueva vialidad del centro en sus elementos fundamentales: Avenidas Libertador, Padilla, El Milagro, Chiquinquirá, Navarro., Padre Añez, Páez y el empalme con Bella Vista, formado por el par Urdaneta y Aurora. La vialidad interior a las macromanzanas comprendidas en esta red se construiría en la medida del desarrollo de las mismas, según los perfiles establecidos en el proyecto (Fig. 7).

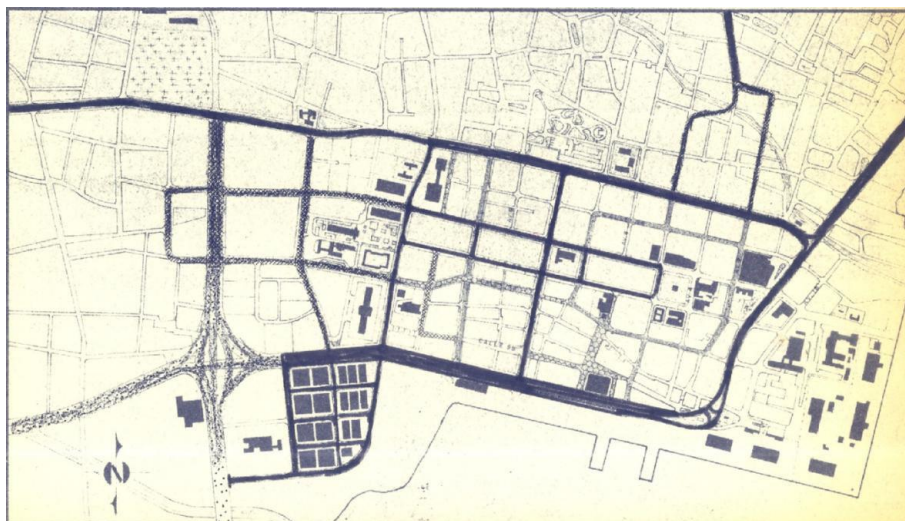


Fig. 7.- Vialidad construida para 1973. Fuente: Banco Obrero.1975

La Plaza de la Basílica fue objeto de un particular tratamiento. El Arq. Aquiles Asprino la concibió como un lugar para el creciente culto a la Patrona del Zulia, a cielo abierto. La plaza contemplaba dos grandes plataformas: la primera, inmediata al templo (con un sótano para estacionamiento, que después se desechó por problemas de seguridad), se ajustaba a las dimensiones de la plazuela original, para restituir la escala del lugar, cosa en extremo delicada, pues dada la particular topografía de la zona, “la casa de la Chinita” dominaba las perspectivas de las calles circundantes, por encontrarse elevada; su fachada sobresalía en el paisaje y el contraste entre las dimensiones de la plazuela y el edificio, hacían verlo majestuoso. Al ampliar la plaza, se “empequeñecería” el templo, cosa que

se logró controlar en parte con el escalonamiento de la plaza. La segunda plataforma, ubicada a algo más de un metro por debajo de la anterior, ampliaba controladamente la plaza, pero la limitaba introduciendo edificios para uso público de baja altura (se pensó en ese entonces en el Centro Libertador o un uso similar), cuyos lotes quedaron en reserva para ser construidos posteriormente y que configurarían un espacio mayor que el original, pero a una escala proporcional al templo. Se construyeron también una plataforma para eventos y dos fuentes iluminadas, así como jardinería ornamental; los árboles de sombra fueron colocados en la periferia de ambas plataformas para no obstruir las visuales en el interior de la plaza.

Llegado el día de la inauguración, con la presencia del Presidente Caldera, el Padre Ángel Ríos Carvajal, párroco entonces de la Basílica, dijo en su discurso de agradecimiento "...Presidente, que no haya nada que le tape la cara a La Chinita..." Aplauso cerrado y el presidente allí mismo ordenó ampliar la plaza. Quizá su visión de pastor le permitió al Padre Ríos avizorar las grandes asambleas que convoca actualmente tan egregia señora. De inmediato se dispuso complementar el proyecto original extendiéndolo hasta la Av. 12 (Padre Añez), en la traza de los edificios antes propuestos como cierre de la plaza el arquitecto dispuso construir una pérgola en concreto vaciado ornamentada con bajorrelieves que reprodujeron los motivos geométricos de las fachadas de la arquitectura tradicional del centro, para crear espacios sombreados sin introducir árboles elevados; posteriormente se decidió destinar la manzana entre las calles Pascualito, Los Andes, Venezuela y Padre Añez para ubicar allí un edificio sede para el Banco Obrero y otros entes públicos, pensado en la propuesta formal como un cerramiento que reconstituyese a una escala mayor la nueva plaza de la Basílica. El lote al sur de la plaza se había destinado para el uso comercio y oficina que desarrollaría el Banco Industrial y devino Plaza Ricardo Aguirre, cuando las Torres Petroleras fueron forzadas a trasladar al centro de la ciudad la sede (dos torres gemelas, por exigencia de los comitentes), localizada en el terreno del antiguo Matadero Municipal. Ante la exigencia gubernamental de promover la ocupación y desarrollo de las áreas expropiadas y consolidar el nuevo centro, se propuso a la CVP y al IVP trasladar al mismo sus sedes aún en proyecto. Primeramente, se propuso localizarlas como cierre a la Plaza de la Basílica, entre la misma y El Paseo, conectando éste con aquélla mediante un puente, del cual se construyó el arranque en la plaza y que finalmente resultó convertido en jardinera, pues las empresas se negaron, ya que, por su carácter estratégico, esos edificios necesitaban garantizarse máxima accesibilidad y seguridad, lo cual se dificultaba en un área de alta concentración peatonal. Finalmente accedieron a localizarse donde hoy se encuentran y propusieron que el lote antes aludido entre la plaza y la calle 98 (Bolívar) permaneciese libre, como Plaza Petrolera. La arquitecta

paisajista Ángela Arrieta de Parodi realizó el proyecto, concebido como una masa verde densa para sombrear este espacio público que más tarde fue bautizado como Plaza Ricardo Aguirre.

En relación con la promesa de nuevas viviendas para El Saladillo, la administración Caldera optó por promover la participación privada en el desarrollo de proyectos residenciales y sólo construyó dos bloques de vivienda del Banco Obrero dentro del área del decreto, concluidos en 1973. Unos dos años antes, se habían construido otros dos bloques de vivienda en el terreno del antiguo Garaje Municipal, situado al lado del cementerio El Cuadrado”, que habrían funcionado como residencia de transición para familias que optaran por una vivienda nueva en el barrio renovado, pero nunca se llevó a efecto ninguna medida al respecto y ante la elevada demanda, las viviendas fueron rápidamente vendidas. La vivienda construida por administración directa, dentro del área del decreto, se limitó a dos edificios tipo del Banco Obrero con alrededor de 120 apartamentos en total. El proyecto enviado de Caracas fue modificado en la oficina; se mejoraron los acabados exteriores, policromía y ventanaje y fueron reubicados colocándolos en paralelo en una vía peatonal sobre el eje de la antigua calle Carabobo y que conectaba el acceso por la Av. 12 con la antigua Plaza del Obrero, cuya conservación se propuso como corazón del conjunto residencial a desarrollar por la iniciativa privada con proyecto de CORACREVI (Corporación de vivienda de la CTV). El estacionamiento para esas viviendas se propuso proveerlo en una estructura ad hoc ubicada en la misma macro-manzana, pero una vez vendidos los apartamentos, los nuevos propietarios exigieron el cumplimiento de la normativa municipal y presionaron hasta lograr la dotación de este servicio en forma exclusiva, en una parcela adicional colindante con el conjunto, lo cual elevó el costo final de esas viviendas después de haber sido vendidas.

La propuesta inicial para el conjunto de CORACREVI comprendía tres torres de 40 pisos cada una. De la discusión con los promotores se convino en reducir las alturas en una propuesta de cuatro torres de 20 pisos, con 8 apartamentos en torno a un espacio central. El proyecto construido con el sistema de muros portantes y losas en concreto con encofrado deslizante, fue paralizado por problemas financieros y quedó inconcluso; años después, en ocasión de un evento deportivo, la gobernación del estado terminó las torres aunque con una altura menor, para ser utilizadas como residencia de los atletas; el conjunto incluyó un centro de servicios justo en el área ocupada por la Plaza del Obrero y un edificio de estacionamiento de gran capacidad situado en la esquina de Padilla con la Av. 12. En la parcela restante, en la esquina de la Av. 12 con la Calle Venezuela el entonces Ministerio de Obras Públicas construyó un edificio rentable de estacionamiento para completar la demanda de puestos de la macro-manzana.

Los lotes restantes en el área del decreto de “El Saladillo” fueron asignados a proyectos de usos comerciales o institucionales, entre otros Centro Comercial la Redoma, el Centro Comercial Plaza Lago y el Diario Panorama, localizado en el lugar que se había destinado para el Centro Postal de Maracaibo, que no llegó a concretarse Posteriormente fueron también destinadas al uso residencial las parcelas al norte del Paseo Ciencias entre las avenidas 12 y 8, afectadas por el decreto 1430 para toda el área central.

Durante los dos últimos años de la administración Caldera se construyeron también, con capital privado, el Centro Comercial San Felipe, el Caribe y el Centro Comercial Paseo Ciencias. El primero de ellos se ajustó a las características del lugar y fue bastante exitoso para su uso, aunque en la segunda etapa “invadió” parte del lote de la Iglesia San Felipe dejándola aprisionada. El Centro Caribe, en la manzana entre la calle 96, Av. 11, calle 97 y Av. 12, es un edificio muy interesante que logró espacios internos de calidad; sus fachadas, sobre las calles Bolívar y Ayacucho, sobre todo, encajan bien en el contexto (el edificio luce como si siempre hubiese estado allí), salvo la de la calle 97 que excedió el retiro asignado con un volado sobre la alameda del Paseo Ciencias y obstruyó la perspectiva del mismo hacia la Basílica. El Centro Comercial Paseo Ciencias fue un edificio proyectado en Caracas que no se ajustó a las directrices locales dadas por la Oficina de Renovación Urbana El Saladillo y es un edificio que luce desubicado. No se entiende cómo en un sitio tan determinante, dentro de un modelo urbano de fachadas continuas y volúmenes horizontales, frente a un espacio tan sugerente como El pase Ciencias, decide introducir una calle de servicio, desarrolla un nivel comercial de un piso de altura distanciado de la acera del Paseo, un estacionamiento perimetral en la planta baja y una plataforma de estacionamiento en el techo del nivel comercial, además desechando el uso comercial de la calle Padre Añez ,al resultar éste frente por debajo del nivel de la calle. Por último, la torre de viviendas, muy esbelta, se monta sobre la fachada de la Av. Padilla y parece casi a punto de tumbarse sobre la avenida. A esta parcela se le había exigido resolver la comunicación peatonal entre la Calle Carabobo, cuya preservación se había previsto, conectándola con el corazón verde del futuro conjunto residencial en torno a la antigua “Plaza del Obrero”. Pero el proyectista solucionó la condicionante solicitada construyendo una rampa helicoidal a la cual no se puede acceder desde el nivel de la Calle Carabobo y que se disuelve sin solución de continuidad en la planta alta de estacionamiento.

Intervenir la casi totalidad del caso histórico de la ciudad planteó desde el principio la necesidad de estructurar una nueva imagen de totalidad que fuese además sustento para la identificación de los maracaiberos con el nuevo centro, para lo cual era indispensable la preservación actualizada de los elementos tradicionales más valiosos. En este orden de ideas se tomó la

iniciativa de fotografiar, mediante contrato con el fotógrafo Ruy Riveros, todos los inmuebles del área bajo el decreto 1430; esta información y el levantamiento aerofotogramétrico del área a escala 1:500 constituyeron una formidable base documental para futuras actuaciones y que está probablemente perdida a consecuencia del incendio y saqueo de la sede del Centro Rafael Urdaneta. Además de los edificios históricos de la Plaza Bolívar y Plaza Baralt, se propuso la conservación de algunos edificios que le hacían marco a la Plaza de la Basílica y que podrían aportar fuertes elementos de referencia para el reconocimiento de los nuevos lugares. Uno de ellos fue el edificio del Hospital Chiquinquirá, con su torre en ochava hacia la plaza y la escultura de la virgen que la coronaba. El bloque en cuestión había sustituido al edificio original construido bajo la dirección del Dr. Manuel Dagnino y presentaba buen estado de conservación, pero el cuerpo médico se opuso tenazmente a respetar este edificio y optaron por levantar el nuevo bloque de la consulta externa, que elevó su altura, no resolvió su relación con la plaza y presentó una fachada mucho más agresiva, que en lugar de hacerle fondo al templo, compite con él. El intento por conservar los inmuebles de la fachada oeste de la plaza, sobre todo la casa de dos pisos y toda la fachada de viviendas sobre la calle El Tránsito fracasó también.

El templo de San Felipe, estilísticamente uno de los más valiosos de la ciudad y patrimonio nacional, fue adquirido de la arquidiócesis y destinado para uso cultural; se ofreció en comodato a LUZ para realizar allí un proyecto que preservara el edificio y promoviera la cultura local, pero nunca se ejecutó tal proyecto. El edificio fue desvalijado en varias oportunidades e incendiado, resultando dañados sus techos y paredes; más recientemente ha sido objeto de algunas intervenciones de preservación. Igualmente se propuso la preservación de la calle Carabobo, como eje estructurador de la zona residencial al norte del Paseo Ciencias, dejándola como testigo del tejido original; ya se habían fotografiado y relevado los inmuebles desde la avenida 11 hasta la calle Páez para proceder al proyecto de restauración, pero por razones que se expondrán más adelante no fue posible conservarlos ante la rapacidad de los grupos “desvalijadores” que actuaban incluso cuando aún las familias no habían desalojado los inmuebles.

La renovación urbana de “El Saladillo” resultó una intervención sobre todo el casco histórico de la ciudad. Entre 1969 y 1973 la administración pública realizó esfuerzos para redimensionar y equipar con las infraestructuras el nuevo centro de Maracaibo, a la par que se construyeron espacios públicos para articular su nueva fisonomía. Al final de su gestión Caldera pidió al Arq. Tomás Sanabria le elaborase un informe con su opinión sobre las obras realizadas y recomendaciones para su continuación; en el informe, el conocido profesional reconoce “...la gran significación de lo que se está

iniciando en Maracaibo [...] Se ha comenzado una acción de considerable inversión y sin duda la más significativa que se haya realizado en el país en el campo de la Renovación Urbana, ya que se concentra específicamente en el centro tradicional de la ciudad. Es una acción que tendrá gran repercusión en escala nacional, producto de una genuina preocupación ante el hecho de un deterioro ambiental y con el objetivo de revitalizar el corazón de la ciudad” (Sanabria, 1973: 14-15).

Pero las heridas dejadas en el tejido residencial fueron extensas y profundas; áreas considerables de terreno expropiado para lograr los perfiles de la vialidad nueva y por largo tiempo desocupados, obligaban a los residentes que permanecían a vivir entre ruinas; en otros casos los inmuebles desocupados fueron invadidos por familias casi en condiciones de indigencia. El centro en buena parte quedó despoblado y la sutil estructura funcional que articulaba la vida cotidiana de los residentes con la de los visitantes y transeúntes diarios se vio desbordada al ampliarse la accesibilidad y facilitarse el tránsito por el área central, sin que se resolviera la necesaria gradación de la privacidad desde lo público urbano hasta lo privado, tan necesarios para lograr áreas residenciales de calidad.

El crecimiento del comercio informal, efecto multifactorial de raíces económicas, sociales, culturales y hasta idiosincrásicas, si fuese posible la existencia de un temperamento común a los maracaiberos, lejos de ser controlado, se acentuó, no obstante, la construcción del “Mercado de las Pulgas” en los terrenos saneados de “Las Playitas”, que habían quedado asignados al Centro Libertador. Este mercado, el mayor de América latina en su momento, fue construido a fin de reubicar a los comerciantes informales que fueron desalojados con las obras de la Av. Libertador y la intervención de la Plaza Baralt. El fenómeno del “buhonerismo” en el área central de Maracaibo merece un tratamiento minucioso que esta apretada crónica no puede abordar, pero tampoco puede soslayarse del todo el tema porque forma parte de las razones que explican lo que aparece como un evidente fracaso de la renovación urbana del área central, cuando se observa en qué ha devenido todo el esfuerzo realizado para lograr un centro urbano de calidad: prácticamente todos los espacios públicos de circulación peatonal y vehicular han sido apropiados para una actividad, que si bien constituye soporte económico de muchas familias, no puede negarse que su desbordamiento y sospechosos florecimiento y persistencia, aún en tiempos de severa crisis económica, ha contribuido de manera fundamental a distorsionar la estructura misma de la actividad comercial en el área central en una simbiosis con la actividad formal que sobrevive o medra en medio del caos.

Otro aspecto que debe ser considerado es el “servicio de transporte urbano público”, una actividad desde siempre con una aceptable rentabilidad pero con muy poco de “servicio”, tanto por su reducida capacidad de transporte

como por su conspicua forma atávica, el “carrito por puesto”, especie de taxi sin exclusividad, con ruta y tarifa fija, pero sujeto a la voluble disposición del jefe máximo y a la vez operador de cada unidad, el “chofer del carrito”, “patrimonio de la ciudad” por una inusitada declaratoria municipal en tiempos de saturación populista, pero resabio todo de la improvisación oportunista cuando en Maracaibo los sitios empezaron a “quedar muy lejos” y los tranvías, de mula primero y electricidad después, ya no “corrían” lo suficiente para ponerse a tono con los nuevos ritmos de la ciudad. Pero también los buses; todos llegaban al centro y sus “paradas” (léase terminales de ruta) se arrellenaban en las “cantonerías” de la Plaza Baralt, la Av. Libertador, La Marina, Av. Sucre... En Maracaibo era indispensable reorganizar el servicio de transporte, pero sobre todo su funcionamiento en el área central. A pesar de muchos intentos no fue posible lograr que, en lugar de llegar al centro, las rutas atravesasen el centro y dispusieran de terminales periféricos al mismo, estratégicamente articulados para garantizar la cobertura de toda el área con dicho servicio. Prácticamente desde la puesta en servicio de todas las obras realizadas en el centro comenzó un rápido proceso de congestión y conflictos entre el comercio informal, los flujos peatonales y el tráfico vehicular que ha incidido fuertemente en el deterioro ambiental del lugar.

Otra fuente de dificultades estuvo en el manejo de las expropiaciones. La Ley de expropiaciones por causa de utilidad pública, base legal del decreto, comprendía ese mecanismo como única opción para concretar acciones de intervención urbana; esto significaba que todas las acciones renovadoras pasaban necesariamente por un cambio forzado en la propiedad de los inmuebles, desechándose otros procedimientos como la cogestión o la participación de los pequeños propietarios bajo formas distintas de organización.

Cuando se realizó el catastro y avalúo de los inmuebles afectados, los precios de la tierra alcanzaron niveles menores a los que poseían antes del decreto de expropiación. El proceso de expropiación de los inmuebles congeló sus precios y los sacó de la dinámica del mercado inmobiliario, impidiendo cualquier acción de sus propietarios originales sobre los mismos, pues no serían reconocidas bienhechurías posteriores a la fecha del decreto. Un considerable número de esos inmuebles pertenecían a personas jurídicas o naturales interesadas en la liquidación de esos activos a corto plazo; eran inmuebles alquilados bajo contratos de larga data, con cánones de arrendamiento muy bajos, cuyos propietarios deseaban vender antes que conservarlos e invertir en ellos o participar, organización mediante, en nuevos proyectos urbanísticos, dada la baja rentabilidad. Esto ocasionó que el proceso expropiatorio fuese también azaroso; las oficinas contratadas para ejecutar la expropiación lo hacían en forma indiscriminada, sin un plan de prioridades y en muchos casos urgidos por los propietarios para

resolver situaciones sucesorales complicadas. Las demoliciones indiscriminadas tuvieron un efecto devastador en el área del decreto que aumentó la presión sobre los residentes que aún permanecían en el área. La ejecución del plan vial y la consecuente desocupación de los lotes con mayores áreas demolidas para promover su desarrollo con participación privada, priorizaron y racionalizaron las expropiaciones.

Los inmuebles adquiridos eran rápidamente desocupados e inmediatamente desmantelados por grupos (“Los comejenes” y “Los bachacos”) que aprovechaban sus diferentes componentes constructivos; se originó una demanda de partes de esas viviendas (horcones y vigas, tejas, ladrillos, puertas, portones y ventanas, baldosas de cemento, gárgolas, molduras) en parte entre quienes deseaban mejorar sus viviendas y en parte también entre sectores de clase media, familias originarias del centro que por diferentes razones habían migrado a otros sectores urbanos; esos testigos constructivos adquirieron significación y pasaron a formar parte de un imaginario nostálgico que descubrió tardíamente las cualidades estéticas de aquellas formas urbanas.

Las áreas expropiadas y las “amenazadas de expropiación” quedaron indefinidamente intervenidas y en manos del estado (porque los efectos de la misma no prescriben en la práctica) por medio del organismo ejecutor y al ser éste de jurisdicción nacional, las propuestas y decisiones sobre el destino de un área tan importante como el centro histórico de la ciudad, fueron sustraídas a las autoridades locales, de por sí con capacidades bastante mermadas ante una administración pública altamente centralizada, cuyas estructuras burocráticas no tenían incumbencias ni capacidad para gestionar una intervención urbana tan compleja y prolongada como la renovación del “El Saladillo”, que debió ser planteada desde el inicio como un plan de corto, mediano y largo plazo, que articulase un conjunto de variadas opciones legales, no solo la expropiación. Ni la Oficina de Renovación urbana El Saladillo, ni el mismo Ministerio de Obras Públicas, por ejemplo, tenían cómo administrar el funcionamiento del estacionamiento construido en la zona para cubrir parte de la demanda de los nuevos usos implantados, por lo que el mismo terminó siendo subutilizado como sede improvisada del Ministerio; tampoco podían dedicarse a la promoción de la participación de sectores económicos privados en el desarrollo de los lotes liberados, con un plan sostenido en por lo menos un mediano plazo y con participación preponderante de las autoridades locales. Los entes nacionales no estaban capacitados para actuar como unidades de promoción, proyecto y construcción a nivel local, por tanto, el desarrollo posterior de las áreas expropiadas fue puesto inicialmente bajo la conducción de un organismo *ah hoc* y de naturaleza privada como el Centro Libertador.

Las expectativas generadas por la propuesta inicial de renovar “El Saladillo” no pudieron ser satisfechas. El proceso mismo de expropiar, reurbanizar y repoblar el área de nuevo desarrollo preservando la comunidad existente, aparte de complicado en sí mismo (demandaba una logística con rutas muy críticas), no habría sido posible ejecutarlo dentro del mismo período de gobierno, lo cual obligaba a pensar esa intervención como un programa para varias administraciones y a prever su financiamiento en presupuestos consecutivos de gobiernos diferentes, medidas muy improbables por las fallas de continuidad administrativa; además experiencias precedentes, como la de El Silencio, en Caracas, siempre resultaron en la erradicación y constitución azarosa de una colectividad diferente; reconstituir una comunidad mediante un proceso de reestructuración física preservando la estructura comunitaria presupone que esta última existe y es suficientemente fuerte como para persistir y resistir a los cambios y no era esa la situación; un caso mucho más reciente y que puede considerarse exitoso como es “El hornito”, al norte de Los Puertos de Altigracia, fue posible gracias a la fortaleza del liderazgo de la comunidad, la dimensión del problema y a la disposición del comitente de ese proyecto a financiar a su costo toda la operación hasta la organización de la mudanza de las familias y aun así fue un proceso de años. Sin embargo, como ya se ha dicho, en el caso de “El Saladillo”, alguna medida se tomó al respecto.

Valga la oportunidad para exponer algunos asuntos interesantes en referencia a lo que muchos reclaman hoy día como lo que debió hacerse en “El Saladillo”, la conservación del barrio preservando las edificaciones en esta área. Primeramente hay que tener en cuenta que para que esto hubiese sido viable se requería haber tomado muy tempranamente tal decisión, quizá en los años cincuenta, y en consecuencia haber previsto la construcción de un nuevo centro, haber diseñado un plan vial diferente, que no descargara los flujos más intensos en ese recodo histórico de la ciudad, sacando de él un buen porcentaje de la actividad urbana existente en ese momento (comercio metropolitano, oficinas públicas terminales de transporte etc.), haber resuelto el acceso al puerto de otra manera, quizá por el sur con un puente desde “Los haticos” y haber montado un programa decidido de preservación de los inmuebles, limitaciones al desarrollo de esos terrenos y otras muchas medidas adicionales.

En las notas introductorias de esta crónica ya se explicaba cómo la consideración del valor patrimonial de los productos culturales, entre ellos la arquitectura, no había encontrado aún cauce definido en el accionar de los organismos públicos y profesionales ni mucho menos a nivel de la población común; los valores en este sentido se orientaban más hacia el cambio y la idea de progreso. Es en las universidades donde primordialmente comienza a tomar cuerpo una nueva postura de valoración

del patrimonio y su conservación. En la arquitectura y el urbanismo estos cauces toman forma y consistencia en el postmodernismo, que se gesta y manifiesta entre nosotros justo a principios de los años setenta. La incorporación consciente de las vivencias afectivas y sentires, de las relaciones y modos de vida, al cuerpo de bienes patrimoniales, va a ser potenciada por el impacto causado por los violentos cambios sufridos por el modo de vivir urbano plasmado en El Saladillo, que se convierte en paradigmático del gentilicio local. Las reacciones *a posteriori* de sectores del liderazgo cultural, social y político, de músicos y cultores populares, han contribuido a configurar una postura anímica justificadamente apasionada y crítica, aunque poco informada y pesimista, que nostálgica, añora lo que da ya por irremediablemente perdido, pero poco está sirviendo para generar cambios de comportamiento positivos frente a la preservación o simplemente al reconocimiento de otros sectores con valores similares, aún rescatables.

Salta a la vista el caso de El Empedrado; sector urbano también tradicional, situado al margen del centro funcional, frente al puerto, con antigüedad, valores históricos similares, manifestaciones culturales propias reconocidas, legalmente protegido por el decreto de preservación emitido por la Gobernación del Zulia y sobre el cual se han aplicado incluso algunos programas interesantes (como la restauración de los años setenta y “La velada de Sta. Lucía”), pero que enfrenta serias amenazas tanto en su estructura social como en su arquitectura y calidad ambiental, como consecuencia de drásticos cambios de valores culturales, económicos y sociales. Como Santa Lucía, la Plaza Baralt, la zona norte de la avenida Padilla, entre las avenidas Bella Vista y Las Delicias o el sector de Santa Rosa de Agua, están a la espera de decididas acciones de preservación o mejoramiento que no afloran. Las vivencias de la ciudad perdida no parecen ser suficientemente inspiradoras para manifestarse en formas actualizadas del vivir urbano en Maracaibo; las hemos congelado y cuelgan como coloridos recuerdos en algunos rincones de nuestra existencia.

La tan denostada renovación urbana del casco central de Maracaibo pareciera haber sido asociada a la destrucción del “Maracaibo florido”, máxima e insuperable manifestación de nuestra cultura como ciudad. En realidad, ambas afirmaciones no son ciertas; ni es cierto que dicha acción destruyera por sí sola nuestra fisonomía cultural ni tampoco lo es que Maracaibo no podrá nunca superar los logros de la ciudad de la primera mitad del siglo XX. Volviendo al plano de lo que podemos llamar “urbanismo”, sin dejar de reconocer errores y deficiencias, lo realizado plantea también un mundo de posibilidades de hacer del centro actual el área con mayor calidad estética y funcional de la ciudad. Lugar de encuentro y manifestación de un gentilicio actualizado y gran aula para la divulgación y consolidación de una nueva cultura urbana. Esa zona está a

las esperas de los arquitectos, ingenieros, organizaciones ciudadanas, inversionistas públicos y privados que puedan desarrollar y dar nueva coherencia a todos esos espacios y también para que todos los agentes culturales y sociales contribuyan a mejorar lo que queda (Veritas, Sta. Lucía y otras muchas zonas urbanas con gran potencial) aplicando todo lo aprendido con la traumática experiencia de “El Saladillo”.

Intervenciones en Maracaibo desde los ochenta hasta el presente

En 1974, durante la gestión de Carlos Andrés Pérez, la Dirección de Planeamiento Urbano del MOP y la Oficina de Renovación Urbana El Saladillo, del INAVI, son fusionadas bajo la dirección del Arq. Eduardo Pineda Paz, y será esta dependencia la encargada de llevar adelante las obras del Casco Central de Maracaibo. Como era de esperarse las prioridades y los intereses cambiaron con el cambio de gobierno, pero la gestión de Pineda, quien había participado e incluso coordinado las propuestas del Centro Libertador, dio continuidad a la intervención del área central desarrollando los lotes expropiados en el área del decreto de “El Saladillo”, para lo cual se establecieron procedimientos, condiciones y normativas para el desarrollo de proyectos de inversión privada. Pero las nuevas acciones se focalizaron primordialmente en la restauración de la Plaza Baralt, la remodelación de los espacios públicos del Barrio Santa Lucía y la construcción del Paseo del Lago, del cual se hablará más adelante.

En la Plaza Baralt, con el respaldo legal de un decreto de preservación dictado por la gobernación, se restauraron las fachadas de los edificios que la definen, en una ardua labor de trabajo con los propietarios de los inmuebles, se replantearon los niveles para resolver los problemas de drenaje causados por la Av. Libertador y se construyeron pavimentos, equipo urbano e infraestructuras, según proyecto contratado con el Arq. Víctor Nava y la participación del Arq. Pietro Chianconne. En Santa Lucía la intervención se centró en la construcción de la vialidad, pavimento, jardinería y equipamiento urbano.

Durante las gestiones de Luis Herrera Campins y Jaime Lusinchi muy poco se atendió a la continuidad de inversiones y obras en el área central, que quedó relegada, al punto que el Centro Libertador fue liquidado. Incluso para la celebración del segundo centenario del natalicio de Rafael Urdaneta durante el gobierno de Lusinchi, cuando en la “cultura” de los gobiernos de la democracia esas efemérides eran oportunas para realizar obras de importancia, la única obra realizada fue el distribuidor Delicias, que haciendo a un lado los señalamientos sobre su calidad funcional y constructiva, fue dejado inconcluso y sin resolver, los espacios peatonales superficiales (aceras, equipo urbano, paisajismo...).

En 1988, durante la segunda presidencia de Carlos Andrés Pérez, se crea el Centro Rafael Urdaneta (CRUSA), sociedad anónima dedicada a la promoción y desarrollo físico de la ciudad, a la cual se le otorga incumbencia para administrar el área del decreto 1430 del 10-10-73. Fue creada según resolución del Consejo de Ministros, el 25 de marzo de 1988, como una agencia para motivar y articular inversiones públicas y privadas en la realización de obras que promoviesen el desarrollo urbano en el Estado Zulia y específicamente, con la tarea de proponer y ejecutar un plan para la reactivación del área central de Maracaibo.

El CRUSA elaboró el Plan Integral de Renovación Urbana del Área Central (PIRU), instrumento que estableció la imagen de lo que se quería hacer del centro de Maracaibo, los criterios e instrumentos para operar en dicha área, y orientar las propuestas de entes gubernamentales o privados y los proyectos puntuales para preservar los edificios patrimoniales. El CRUSA ha estado cubriendo una etapa de consolidación y mantenimiento del área central, aunque en medio de enormes dificultades, sobre todo económicas, al no contar con inversiones, sobre todo del campo privado, que se correspondiesen con la magnitud de las obras necesarias.

Entre las obras realizadas en estos años en el área central se cuentan: la recuperación de la Calle Carabobo y su preservación como testigo del tejido urbano original, el conjunto Seminario Tridentino y Capilla de San Buenaventura, después Santuario de la Coromoto y ahora Museo Arquidiocesano de Arte Religiosos y Templo Bautismal Rafael Urdaneta, la restauración del Teatro Baralt, de templo de Santa Ana y Hospital Central, San Felipe, El Convento, Santa Lucía y “El Empedrao”, recuperación de viviendas patrimoniales en diversos sectores del casco urbano de Maracaibo. La recuperación del antiguo mercado principal, convertido en Centro de Artes Lía de Bermúdez, el Plan maestro de El Malecón intervenciones en Catedral, Santa Bárbara, el Palacio de Gobierno, nueva intervención de la Plaza Bolívar y de la Plaza Baralt y la intervención del Paseo Ciencias, cuya denominación ya había intentado cambiar la alcaldía nombrándolo “28 de enero”, día de la Zulianidad, por conmemorarse ese día la incorporación de la provincia de Maracaibo a la causa independentista; sin embargo el vulgo conservó la denominación original.

En el año 2005 la gobernación abordó La remodelación del Paseo Ciencias y construcción de la Plaza de la Aparición, fue una obra muy cuestionada, tanto por su concepción arquitectónica y paisajística, negadoras del contexto inmediato, solución formal pseudo-neoclásica de utilería escenográfica, dudosa calidad estética y material de las obras escultóricas colocadas, calidad constructiva y acabados, como por la forma cómo se procedió, sin consulta alguna, borrando las referencias para la ubicación precisa de la casa donde se produjo la renovación milagrosa, desechando las obras de arte instaladas en el paseo, arrasando la vegetación existente y

demoliendo de entrada todo lo antes construido sin un proyecto total. La obra fue paralizada por demanda del Instituto de Patrimonio Cultural y de nuevo un espacio público que estaba en funcionamiento, pasó a ser un terreno desocupado y cercado en la fachada oeste de la Plaza Bolívar. A la fecha todavía permanece inconcluso.

No se piense en una causal retaliativa para esta más detallada referencia; una obra como el Paseo Ciencias, concebida para permitir modificaciones, admitía hasta una re-conceptualización, ya que luego de más de 20 años de su construcción, las exigencias sobre un determinado espacio público, como en todas las ciudades del mundo, pueden cambiar y se hace imperativa su adecuación a las nuevas situaciones, pero a lo que si tenía derecho la ciudad era a esperar una obra de superior calidad que la desechada. Puede argumentarse sobre razones de inseguridad ciudadana o valores culturales, como que la estética contemporánea del antiguo Paseo Ciencias y en particular de las obras de arte referidas, fuese de escasa significación para la cultura popular de la ciudad y allí encontrarse razones una conducta ciudadana displicente y hasta agresiva, pero si fuese el caso, mayores responsabilidades habrían cargado entonces sobre las obras sustituyentes con exigencias de calidad.

Algunas intervenciones muy interesantes en cuanto que, prescindiendo de medidas expropiatorias, propusieron acciones basadas en la concertación de sectores público y privado, fueron el Boulevard 5 de Julio, que dotó de áreas peatonales y equipamientos urbanos cónsonos con la importancia funcional de esta avenida. El Plan Especial para la Avenida Las Delicias estudió la estructura de usos, estructura parcelaria y diseños viales a lo largo de esta arteria, sobre la cual continuaría la Línea 1 del Metro, para proponer condiciones de desarrollo que permitieran responder con eficiencia al impacto de dicha obra. Otro tanto se hizo cuando se construyó la Avenida Milagros Norte. Habría que investigar la vigencia de estas acciones y los resultados obtenidos. Otro intento fallido de una intervención pensada para potenciar la transformación urbana en áreas específicas fue el Centro Coquibacoa, complejo comercial y financiero situado al fondo del Cuartel Libertador, del cual apenas si se logró iniciar la construcción de los sótanos. La obra cavó su propia tumba, terminó paralizada, dejando como testigo una enorme perforación convertida en peligroso basurero.

Hay dos propuestas muy interesantes en la actualidad que apuestan por el futuro de la ciudad. La primera es el Proyecto “Cota Cero”, de un grupo multidisciplinario de profesionales que coincidentalmente recicla algunos de los conceptos manejados en el proyecto de decreto del Paseo del Lago originados en la Facultad de Arquitectura de LUZ, en relación con el tratamiento de la vinculación ciudad-lago. La otra es el proyecto de carácter futurista de la Fundación Maracaibo 500, que se propone cuidar y

trabajar por una mejor Maracaibo, proyectándose al quinto centenario de su fundación, en el 2029. Se propone definir un “proyecto de ciudad [...] donde la bandera sea la ciudadanía y la calidad de vida de todos sus habitantes” (Urbina, 2017), actuando como una agencia para la definición, preparación, desarrollo, coordinación y promoción de proyectos a todos los niveles de la administración pública. Varias virtudes se aprecian en estas propuestas, la visión holística de futuro, la participación estratégica organizada de sectores profesionales de la sociedad civil y una buena dosis de altruismo tan necesario en estos tiempos.

El Paseo del lago

En materia de renovación urbana, durante la gestión de Carlos Andrés Pérez el esfuerzo se centró en la construcción del Paseo del Lago. La expresión de la necesidad de abrir la ciudad de Maracaibo a su lago es casi contemporánea de las primeras expansiones urbanas. Para la ciudad de 1888, el área portuaria y los alrededores costeros eran su contacto cotidiano y natural con el lago que dio fundamento a su esencia de ciudad comercial. El desarrollo lineal a lo largo de la costa en “Los Haticos” y “Cotorrera” se realiza sobre una angosta faja de tierra entre los “cerros” y “las playas”. Para las viviendas asentadas en la orilla del lago, éstas eran sus patios traseros y en muchos casos asiento de pequeños embarcaderos particulares. La progresiva privatización de las orillas lacustres, así como el predominio de una valoración utilitaria y comercial por sobre otros valores de beneficio colectivo, van a condicionar desfavorablemente el contacto cotidiano y masivo de los maracaiberos con su lago. Las iniciativas para revertir la situación descrita éstas se van a concretar con la construcción de la avenida “El Milagro”. Este dispositivo vial dio acceso a la costa lacustre desde “La ciega” hasta el final de Bella Vista y propició un cambio en los usos del suelo que ha persistido hasta hoy con predominio de la vivienda en alta densidad. Las propiedades originales, sobre todo en la margen este de la avenida, entre la misma y las orillas del lago, eran villas y casonas en grandes parcelas en las cuales se venía concretando la vocación marcadamente recreacional de la zona costera: clubes privados, pequeños hoteles, centros deportivos, autocine y negocios turísticos. La ciudad misma comienza a reclamar el uso de su costa haciéndola más fuertemente presente en la vida cotidiana.

Al inicio del período 1974-1978 se crea el “Comité de defensa de las riberas del lago” y se comenzó a hablar del Paseo del Lago como la obra que le devolvería el lago a la ciudad, tema que se venía estudiando años atrás en el Seminario de Planificación de la Facultad de Arquitectura de la Universidad del Zulia. En septiembre de 1974, la Facultad de Arquitectura de LUZ asume el estudio de la costa lacustre por medio de un grupo de estudiantes, el cual desarrolla como trabajo de grado el estudio de la Costa

de Maracaibo. En ese mismo año son fusionadas Planeamiento Urbano del MOP y la Oficina de Renovación Urbana “El Saladillo”. En conocimiento de las ofertas electorales de la campaña del presidente electo en 1973, la dirección de las dos dependencias fusionadas propuso a su Unidad de Proyectos la elaboración de una propuesta para ser presentada al gobierno central que concretara las ideas sobre el Paseo del Lago.

La propuesta elaborada fue un proyecto de decreto de afectación de toda la costa urbana de Maracaibo desde el Bajo hasta Isla Dorada. El equipo de trabajo conceptualizó la propuesta como un plan para vincular la ciudad con su lago. El trabajo comprendía la delimitación del área de afectación, los criterios para el desarrollo, propuestas de acciones y etapas. Para ello se hizo un reconocimiento aéreo de toda la costa, se estudió la situación de los usos del suelo y estado de las construcciones y se propuso fundamentalmente la afectación de la costa a partir de la aplicación de la Ley de aguas que reservaba para uso público una franja costera de 50 metros y la afectación de las aguas en una franja paralela a la costa hasta 500 metros de la misma para prevenir posibles modificaciones de su perfil. Hacia el interior de la ciudad, la poligonal planteada alcanzaba a cubrir las zonas que se determinó en el estudio estaban directamente vinculadas a la costa y que ameritaban medidas urbanísticas particulares para reforzar esa condición.

Las intervenciones previstas eran diferenciadas; en la costa sur (desde el centro hasta El bajo) eran puntuales y estratégicamente ubicadas, aprovechando la red vial existente y las condiciones topográficas para generar espacios pequeños que permitieran el acceso hasta las orillas del lago entre el desarrollo industrial, una vez que fuesen removidas las industrias pesadas que tenían plazo de mudanza a la zona industrial. En la costa norte, las acciones que se proponían estaban dirigidas a lograr un paseo costanero más estrecho, pero continuo, respetando las propiedades existentes, pero regularizando el perfil costero con los rellenos necesarios.

Algunos lotes desocupados podrían ser expropiados para desarrollar proyectos de naturaleza turística y para lograr las conexiones entre la Av. El Milagro y el paseo costero. Se propuso también el tratamiento paisajístico de las vías que conectaban la planicie alta con la costa para acentuar dicha conexión.

El llamado Proyecto de Decreto para el Paseo del lago fue presentado en Caracas y allí se quedó la propuesta. El 11 de noviembre de 1975, por Decreto Presidencial N° 1.267, de Carlos Andrés Pérez, se destina un área de 365 hectáreas de terreno, entre el sector “El Bajito”, incluyendo “El Empedrao”, hasta la Punta de Capitán Chico, teniendo como eje a la avenida El Milagro. Al año siguiente, en agosto de 1976, la Dirección General de Planeamiento Urbano del Ministerio de Obras Públicas presentó en Maracaibo un informe en dos tomos con el plan maestro para el Paseo

del Lago, los planos de la propuesta y la ordenanza propuesta para la zona afectada por el decreto. No fue presentado un proyecto propiamente dicho, sino un boceto de la idea general, las etapas de construcción y una descripción del proyecto de la escollera. La poligonal de afectación de las áreas urbanas inmediatas coincidía con la propuesta en Maracaibo, pero la poligonal de afectación de las aguas fue establecida como límite para un relleno costero, aprovechando los materiales de dragado de la barra del lago. Sobre la costa sur no se planteó acción alguna (Fig. 8).

El decreto del Paseo del Lago en su artículo 4 estableció la desafectación automática del área, si transcurridos tres años el ente expropiante no hubiere iniciado las correspondientes gestiones expropiatorias. Las obras se iniciaron en 1976 con la construcción de las escolleras para el relleno, con la tecnología de las “bolsacretas”, grandes sacos de “geotextiles” rellenos de concreto que se apilaban formando el muro para luego rellenar con el vertido de la draga. Al parecer algún empresario local había convencido al presidente de las ventajas económicas de esta solución. El Colegio de Arquitectos Filial Zulia solicitó al MOP la exposición pública del proyecto definitivo y el realizó un foro público en el Centro de Ingenieros del Zulia para conocer y opinar sobre lo proyectado, pero la información suministrada no difirió de lo presentado pero la información suministrada no difirió de lo presentado en el informe citado, no pudiéndose conocer los criterios de diseño, características de la obra ni las bases de programación para justificar un área tan vasta.



Fig. 8 Paseo del Lago. Plan Maestro. MOP. Fuente: Concejo del Distrito Maracaibo

El Centro de Ingenieros del Zulia emitió un comunicado fijando su posición sobre el proyecto: respaldó la iniciativa de la obra y exigió la mayor seriedad en la elaboración del proyecto y su construcción, protestó

por el soslayo de los profesionales de la región en la misma, señaló los posibles riesgos ambientales, protestó la forma como se adjudicó el contrato de construcción a una empresa extranjera y denunció como temeraria la ejecución de una obra sin resolver los problemas técnicos fundamentales.

Una vez terminados los rellenos, por presiones realizadas a nivel local se logró que se asignara el proyecto de paisajismo a profesionales de la región. En Ministerio del Ambiente solicitó a la Arq. Ángela Arrieta de Parodi un proyecto de paisajismo para el futuro parque; las observaciones hechas por la profesional dejaron claro que poco era lo que podría hacerse dadas las condiciones químicas, de humedad y salinidad de los terrenos, que impedían el sostenimiento de vegetación implantada. Del proyecto de paisajismo elaborado se construyó aproximadamente un 10%, objetándose las exigencias de calidad establecidas por la proyectista por causa de sus costos. Se construyeron las infraestructuras indispensables y las obras de paisajismo fueron elementales. Las modificaciones fueron realizadas *in situ*. La topografía propuesta en el proyecto fue modificada y no se construyeron los drenajes, por lo que el anterior borde costero se convirtió en un canal sin el debido tratamiento. El resultado fue una obra que, inaugurada en 1978 su primera etapa, se convirtió rápidamente en un erial a causa de la calidad del suelo. El 21 de febrero de ese año se emitió el Decreto N° 2593 de desafectación de lotes privados localizados en el área del decreto 1.267, quedando afectadas aproximadamente 124 Has de las 241 Has originales. El Concejo Municipal aprueba el 8 de junio de 1977 la Ordenanza para el desarrollo de las áreas privadas ubicadas a ambos lados de la avenida El Milagro. En noviembre de 1980 la Comisión de Urbanismo del Concejo Municipal designó una subcomisión para el análisis y revisión de la Ordenanza del Paseo del Lago en la margen oeste de la avenida y en 1985 es paseo es cerrado para su intervención debido al estado de deterioro de las construcciones y a la desaparición de buena parte de la vegetación implantada. La justificación de la propuesta se había basado en la necesidad de satisfacer las necesidades de área para el esparcimiento y recreación y esto es indudable que se logró, pero la ciudad tuvo que esperar más de 20 años para comenzar a disfrutar lo construido, pues no se tomó en cuenta que un terreno ganado al lago de esta manera demoraría años en estabilizarse y generar una capa vegetal capaz de sostener vegetación alguna.

El nuevo proyecto le fue encomendado al Arq. Omar Carnevali y de nuevo, su ejecución se inició sin que se hubiese divulgado el proyecto. La Facultad de Arquitectura de LUZ convocó a otro foro para conocimiento del mismo el 7 de febrero de 1986. Allí se reconoció el apresuramiento, improvisación y mala calidad de lo construido en la primera oportunidad y se anunciaron algunas medidas para facilitar las nuevas construcciones y su

mantenimiento. El 12 de marzo de 1992 la Alcaldía de Maracaibo realiza otro foro público sobre el Paseo del Lago y en sus conclusiones se asoma la posibilidad de que ella asuma el manejo del parque. A inicios de los años 2000 la Alcaldía de Maracaibo asumió la primera etapa, única terminada y cambió la denominación del parque, ahora Vereda del Lago. En la segunda etapa muy recientemente se han realizado algunas obras, pero a la fecha no han sido puestas en servicio, a no ser por las construcciones del muelle y los estacionamientos de la industria petroquímica PEQUIVEN. De la tercera etapa, ni se habla; corresponde al área donde se ubican instalaciones hoteleras, comerciales, clubes, marinas y propiedades inmobiliarias de elevado costo.

La primera etapa ha sido progresivamente dotada de instalaciones de cierta calidad: zonas de recreación infantil, instalaciones deportivas, quioscos, veredas peatonales, vialidad interna, estacionamientos, zonas verdes, canchas de tenis y algunos servicios privados, pero de acceso al público. Luego de tantas vicisitudes, hoy es la mayor y más frecuentada área recreativa de la ciudad.

El Metro de Maracaibo

La dotación de un servicio de transporte rápido y masivo, como es el Metro, no es en sí misma una acción de renovación urbana, ello es algo fundamental al funcionamiento de la ciudad, pero dados sus impactos en la estructura urbana, genera necesariamente problemas de magnitud considerable que van a requerir la remodelación, renovación o preservación de sectores urbanos de magnitud considerable.

Desde inicios de los años setenta se comenzó a promover la idea de un sistema de transporte masivo y rápido para Maracaibo. Manuel Delfino presentó una propuesta ante organismos económicos de la ciudad que condicionaba su desarrollo a la afectación de las márgenes de la red para desarrollos de renovación urbana, con lo cual evidenciaba una debilidad congénita en la propuesta de un servicio como ese, la baja densidad y alta dispersión de la ciudad. Luego de muchos años y analizadas varias opciones se decidió y construyó la Línea 1, la cual comenzó a funcionar en forma pre-operativa el 25 de noviembre de 2006 e inició las operaciones comerciales el 9 de junio de 2009. Se construyó la Línea 1, desde el Patio de Trenes, en Altos de la Vanega, hasta el distribuidor de la Av. Libertador. La solución escogida fue la superficial, en canal, aunque por razón de las pendientes, el último tramo transcurre elevado. Además, esta solución obliga al abordaje de las estaciones dos niveles por encima del nivel superficial; ello demanda espacio y equipo urbano (escaleras, rampas, ascensores, pavimentos, aceras espaciosas para permitir un flujo peatonal intenso), que además ha de quedar expuesto al riesgo de vandalismos y delincuencia.

El impacto fue considerable. La vía partió en dos la ciudad justamente en un borde urbano muy importante, haciendo casi insalvables las dificultades de comunicación entre las comunidades de ambos márgenes y es evidente el efecto destructivo sobre la estructura de usos. El diseño de la nueva avenida Sabaneta adolece de fallas que la hacen de circulación riesgosa (debió considerarse la necesidad de modificar el perfil, ampliando los canales para facilitar velocidades de desplazamiento más elevadas, contemplar calles de servicio, ausencia de aceras de protección a los lados de la vía férrea, carencia de hombrillos en buena parte de su recorrido, problemas de nivelación del pavimento y otros). Por otro lado, no se ha avanzado en la estructuración de las redes transporte público y las conexiones con las estaciones de la Línea 1, para poner a funcionar un sistema de transporte integrado y eficiente, cosa que es fundamental y primordial al pensar en elevar la calidad de vida que debe ofrecer Maracaibo.

No se trata en este escrito de ahondar en un tema de alta especialización; se trata solo de recoger y expresar las impresiones sobre lo que está en funcionamiento. Para que Maracaibo sea sostenible como ciudad necesita sin duda un sistema de transporte público eficiente, ágil y masivo. Pero requiere también de espacios públicos de calidad ambiental mínima para mitigar los rigores climáticos y aquí es donde la diferencia con lo realizado en otras urbes de Venezuela es abismal. Quizá hubiese sido preferible contar con un buen sistema de buses expresos, combinados con rutas cortas locales que por una buena vialidad interior a los grandes sectores urbanos, facilitase los desplazamientos cotidianos en condiciones mínimas de frecuencia, rapidez y seguridad, con equipamiento urbano (paradas, resguardos peatonales, señalización, iluminación, jardinería, plazas, arborización, paisajismo etc.) y condiciones favorables al desarrollo natural de las áreas residenciales y comerciales circundantes.

Al parecer el avance del Metro está detenido. Se han propuesto cambios en la continuidad y destino de la Línea 1. Pero visto lo ocurrido en Sabaneta, es lógico preguntarse ¿Qué ocurrirá en “Las Delicias”? ¿Será de verdad viable hacer la vía subterránea? ¿De dónde liberar espacios para los desplazamientos superficiales y los flujos peatonales? ¿Qué hacer con los estacionamientos y con una estructura de la propiedad tan restrictiva para alojar unas mayores densidades de uso? Muchas más son las preguntas que las respuestas sugeridas por lo hasta ahora realizado.

Reflexiones finales

La finalidad de esta apretada crónica comentada es doble. Primeramente asomarnos a un entendimiento más lúcido de las actuaciones públicas realizadas sobre la estructura y los espacios de la ciudad, desentrañar las decisiones tomadas, que son complejas porque atañen a intereses diferentes

y hasta contradictorios que es necesario balancear, para alcanzar logros en el bien común. La segunda finalidad es la de destacar la necesidad de avizorar el futuro inmediato y a largo plazo, de esto que llamamos Maracaibo y a partir de ello, concitar los intereses conscientemente compartidos por la mayoría de sus ciudadanos, sobre los cuales fundar la búsqueda del bien común.

En las reflexiones finales del informe realizado por Juanjo Gabiñas sobre la prospectiva estratégica del Plan de Desarrollo Urbano de Maracaibo, en junio de 1998, éste expresaba que el grupo de reflexión sobre los retos estratégicos de futuro para Maracaibo, era concorde en que la elaboración de un proyecto de futuro era el principal factor clave del éxito. La ciudad aspiraba a lograr la metropolitaneidad y niveles elevados de aplicación real de los planes urbanísticos, buscando opciones posibles al mundo petrolero que complementasen las bases de la cultura actual de la ciudad. Por ello veía como necesario “asumir este punto de ruptura con las inercias pasadas e iniciar una nueva singladura”. Transitar con un rumbo determinado estos días calamitosos para alcanzar un nuevo florecimiento ciudadano más enriquecedor y trascendente y “si no queremos fracasar, será obligado y necesario impulsar y potenciar la autoestima entre los habitantes de Maracaibo, de modo que ello permita que se arraigue con fuerza la identidad cultural regional propia y el sentido de pertenencia.” (Gabiñas. 1998: 13-15).

Estos tiempos críticos nos están permitiendo contemplar cómo las bases de los mínimos acuerdos de convivencia aceptados están siendo demolidas rápidamente por conductas que desconocen la existencia del otro y desprecian los derechos naturales o convenidos, que son la base de la convivencia y la realización personal. La ciudad es un ámbito en el que todo esto puede ser reconstruido y fortalecido día a día. Porque vivir la ciudad tiene también una dimensión estética que es necesario suscitar en los maracaiberos, pues el goce y disfrute de lo hermoso es la más estimulante experiencia para cualquier ser humano, lo que más rápidamente nos conecta con lo trascendente y eleva nuestras aspiraciones. Lo que construimos, cuidamos y usamos, todo el mundo fáctico que constituye nuestro hábitat, muestra nuestra condición humana y en alguna medida soporta nuestra existencia. Porque en las formas se evidencia la cultura, también las formas urbanas son demostrativas de la cultura urbana y lo que se nos evidencia pletórico será lo que deseemos alcanzar.

Referencias bibliográficas

Al final de esta crónica es de interés presentar algunos materiales que contienen la información de soporte de lo aquí narrado. Dado que son

materiales de difícil localización, facilitaría su consulta a cualquiera que se interese por el tema.

-Alcaldía de Maracaibo (1980). Comisión de Urbanismo. Subcomisión de Urbanismo para analizar y revisar la Ordenanza del Paseo del Lago Informe. 12 de noviembre de 1980.

-Añez López, Eduardo S. (1949) “La Avenida del Lago”, Reportaje diario Panorama, Maracaibo, 25 de mayo de 1949. Pág. 9.

-Banco Obrero. Oficina de Renovación Urbana “El Saladillo” (1972) “Recopilación de documentos relativos al trabajo realizado”. Maracaibo, diciembre de 1972. Nota: Es un informe interno que recopila información sobre los trabajos (propuestas, estudios, proyectos y construcciones) realizados por la nombrada oficina. (No está firmado ni presenta datos ni fecha de recibo. El autor de la recopilación y comentarios debe ser el Arq. Alfredo Roffé; sus siglas y nombre aparecen en algunas de sus partes. Al final presenta unas “Notas sobre el informe “Maracaibo” del Dr. Ing. H.H. Lutz” que resultan sumamente interesantes, ya que exponen la opinión del Arq. Roffé, experto designado por el Banco Obrero, sobre la realidad afrontada y la calidad del trabajo profesional realizado.

-Banco Obrero. Oficina de Renovación Urbana “El Saladillo” (1975) “La Renovación Urbana de El Saladillo. Rezonificación y Parcelamiento del Área Central”. Informe Preliminar. Maracaibo.

-Caldera, Rafael (1969). Rueda de prensa oficial del 8 de mayo de 1969.

-Carruyo, Alejandro (1992) “Paseo del Lago: Premisas para una integración lago-ciudad”. Foro sobre el Paseo de Lago. Alcaldía de Maracaibo. 12 de marzo de 1992. Ponencia.

-Centro de Ingenieros del Estado Zulia (1976) El CIDEZ fija posición frente al proyecto del Paseo del Lago. Comunicado. Revista Paral Noviembre – Diciembre de 1976. (Pág. 21).

-Centro Libertador y Laboratorio de tránsito de LUZ (1972) Estudio del tránsito en el casco de Maracaibo. Factores para el planeamiento. Informe N° 1. Abril de 1972.

-Concejo Municipal del Distrito Maracaibo. (1977) Gaceta Municipal del Distrito Maracaibo. Año LXXXII. Extraordinario N° 100. Maracaibo 15 de junio de 1977. Ordenanza del Paseo del Lago.

-Centro de Ingenieros del Estado Zulia (1976) “El CIDEZ fija posición frente al proyecto del Paseo del Lago” Revista Paral (21-22).

-Centro de Ingenieros del Estado Zulia (1976) “Paseo del lago ¿Gozo o frustración para el Zulia?” (Informe de Relatoría del foro) Revista Paral (16-20).

-Centro Libertador de Maracaibo, S.A. (1971) Informe sin título sobre lo adelantado en relación con las obras del Centro Libertador y la renovación urbana de El Saladillo. Maracaibo, 3 de septiembre de 1971.

- Concejo Municipal del Distrito Maracaibo (1977). Gaceta Municipal, N° 100 (extraordinario) Año LXXXII. 15 de junio de 1977. Ordenanza del Paseo del Lago.
- El Zuliano Rajao. “Inauguración del hotel del lago” <http://www.elzulianorajao.com/noticias/inauguracion-del-hotel-del-lago/> 31-07-17 (3 y 40 pm)
- Faría, Tubal (1982) “Crónica gráfica del desarrollo urbano de Maracaibo en los últimos 50 años”. FADLUZ, octubre de 1982. Trabajo de Ascenso para ascender a la categoría de Profesor Titular.
- Gabiñas, Juanjo (1998) Análisis estructural de la ciudad de Maracaibo (Informe). Alcaldía de Maracaibo. Proyecto de Ordenanza del Plan de desarrollo urbano del Municipio Maracaibo. Prospectiva estratégica.
- Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Planeamiento (1969) Maracaibo. Plan de Desarrollo Urbano. (Informe).
- Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Planeamiento Urbano (1976) Maracaibo. Paseo del Lago. Informe. Caracas, 15 de junio de 1976. 2 tomos.
- República de Venezuela (1969). Gaceta Oficial de la República de Venezuela, Año XCVII, mes VI. N° 28.884. Caracas, jueves 27 de marzo de 1969). Decreto N° 20 de fecha 27-03-69, “Por el cual se declara como área especialmente afectada para la realización de un programa de renovación urbana, la zona denominada El Saladillo, en la ciudad de Maracaibo, Estado Zulia”.
- Rodríguez Espada, Ethel, Machado de Carruyo, María y Quijano, Elisa (1994). “La Otra ciudad. La génesis de la ciudad petrolera de Maracaibo” Informe de Investigación. Instituto de investigaciones en arquitectura y sistemas ambientales. Facultad de Arquitectura. LUZ. Maracaibo.
- Romero, P. (1997). La Arquitectura del Petróleo. Maracaibo: Lagoven, SA.
- Sanabria, Tomás José (1973) “Informe sobre el centro tradicional de Maracaibo”. s/e: Caracas Informe presentado al Presidente Rafael Caldera, abril de 1973. (Textos y gráficos)
- Urbina, Francisco (2017) “Funmara 500 apuesta por el desarrollo de Maracaibo con proyecto urbanístico”. Declaraciones. <http://noticiaaldia.com/> , bajada el 20-09-2017>>.

A manera de epílogo

En sentido general, una ciudad es un establecimiento de un considerable número de personas donde se realizan actividades educativas, comerciales, industriales, religiosas, culturales...regidas por normas conforme a su dimensión. Su desarrollo urbano juega un papel primordial en la calidad de vida de sus habitantes.

Así, que después de historiar sobre esta materia y ver tantos casos de indiferencia e irresponsabilidad urbana, es importante marcar que, si el comportamiento ciudadano es fundamental para la consolidación de Maracaibo como ciudad, es primordial que los responsables de ese desarrollo cumplan cabalmente en la ejecución de proyectos y obras.

Índice General

	Página
Introducción.....	2
Antecedentes.....	4
Técnicas de la construcción en la colonial.....	6
Conformación de la ciudad.....	8
Después de la Gran Colombia.....	13
Consideraciones sobre el desarrollo urbano.....	25
Ing. Alberto Urdaneta.....	26
Arq. José Hernández Casas.....	32
Arq. Tubal Faría.....	33
Arq. Maruja de Carruyo.....	49
Arq. Alejandro Carruyo.....	60
A manera de epílogo.....	102