

Recibido: Enero 2002
Aceptado: Marzo 2002

ARTÍCULO

Miguel Sempere
Profesor de la Escuela de Arquitectura,
Facultad de Arquitectura y Diseño,
Universidad del Zulia. Maracaibo-Venezuela.
msemper@luz.ve

Año 2 / Volumen 2 / Número 4
Portafolio 2001
ISSN: 1317-2085

Maracaibo 1927: Los inicios de la ciudad contemporánea

Maracaibo 1927: *The beginning of the contemporary city*

Miguel Sempere

RESUMEN

En el primer cuarto del siglo XX Maracaibo experimenta un cambio de modelo urbano en su tránsito de una ciudad caracterizada por las formas urbanas heredadas de los tiempos coloniales, a una ciudad con aspiraciones de modernidad. Se quiere establecer la influencia que, en ese cambio, tuvo el llamado "urbanismo petrolero", promovido por las compañías petroleras que a partir de los años veinte se establecen en la ciudad. La evidencia gráfica del plano de 1927 pareciera indicar que estamos frente a un fenómeno clásico de "dipolis", definido a partir de la yuxtaposición de dos ciudades diferenciadas. Los resultados del estudio indican, sin embargo, que las iniciativas que condujeron a esa dualidad urbana fueron producto de actuaciones locales que el urbanismo petrolero contribuyó a potenciar.

PALABRAS CLAVE:

dipolis, urbanismo petrolero, ejidos, colonias.

ABSTRACT

In the first quarter of the 20th century, Maracaibo experienced a change of its urban model with the transition from a city characterized by its colonial urban form to a city with modernist aspirations. The paper attends to establish the influence of this change in the so-called "oil urbanism" which was promoted by the oil industries that settled in the city since the 1920s. The graphic evidence shown in a 1927 map appears to indicate that we are facing a classic phenomenon of "dipolis", or juxtaposition of two differentiated cities. The results of the study indicate, however, that the initiatives that contributed to this urban duality were the product of local people's actions that were strengthened by the "oil urbanism".

KEY WORDS:

dipolis, oil urbanism, ejido land, colonial period

INTRODUCCIÓN

El primer plano de Maracaibo fue elaborado en 1579 y corresponde a la planta de la fundación (Sempere 2000). A pesar de esos inicios tan tempranos el registro planimétrico de la ciudad anterior al siglo XX es exiguo, por cuanto sólo se conocen los dos planos publicados a fines del siglo XIX por la Litografía de H. Neum, de Caracas, y por *El Zulia Ilustrado* en 1890. El siguiente plano será publicado en 1927, y con él se inicia la planimetría moderna de Maracaibo. Al observar este plano de 1927, y debido a que se trata de una época caracterizada por la irrupción en Maracaibo de la economía y formas culturales del petróleo, pareciera que nos encontramos frente a un fenómeno urbano similar a la clásica *dípolis* (imagen 1).

La *dípolis* romana, cuya traducción literal es “dos-ciudades”, constituyó una de las formas de urbanismo que asumió el extenso proceso colonizador romano en torno al Mediterráneo occidental; allí donde les fue posible aprovecharon las ciudades existentes creadas por los pueblos nativos o por anteriores procesos colonizadores de griegos y

fenicios, conservando la ciudad original pero creando una nueva ciudad en sus inmediaciones y con sus propios criterios urbanísticos, conformándose una *dípolis* con poblaciones diferenciadas que con el tiempo terminaban integrándose en una sola unidad urbana. La *dípolis* significa, por tanto, la existencia de dos ciudades yuxtapuestas debido a la creación de una nueva ciudad en las cercanías de otra preexistente, con patrones urbanísticos y culturales diferentes, correspondiendo; la una, a la cultura nativa y la otra, a la cultura colonialista.

La percepción de la Maracaibo de 1927 como una *dípolis* se debe al contraste entre la ciudad histórica al sur y la “nueva ciudad” que empieza a configurarse al norte. La ciudad al sur es la Maracaibo mercantil desarrollada según el modelo tradicional de la cuadrícula colonial con manzanas densamente ocupadas por viviendas y edificios públicos sin retiros frontales ni laterales. Al norte aparece la nueva ciudad, que si bien posee una organización en cuadrícula, presenta densidades de ocupación muy bajas caracterizadas por viviendas unifamiliares con jardines alrededor, representando patrones culturales diferentes a los de la ciudad histórica.

Para el análisis es preciso estudiar los acontecimientos sociales y urbanísticos que tienen lugar entre el plano de 1890 y el de 1927. Son años de importantes cambios para la ciudad y es por ello que mientras el primero nos muestra una Maracaibo caracterizada por su herencia colonial y por la consolidación de la sociedad mercantil, el segundo anticipa el modelo urbano que surgirá como resultado de la explotación petrolera. Entre ambas fechas no existen planos conocidos que nos permitan analizar las etapas de ese proceso de cambio, por lo que va a ser preciso recurrir exclusivamente a las fuentes documentales, entre las cuales cobran especial relevancia las *Ordenanzas sobre Terrenos Ejidos* publicadas por el Concejo Municipal del Distrito Maracaibo en el período estudiado.

Los *ejidos* constituyen un concepto que se remonta a la época colonial y que tiene sus antecedentes en la sociedad medieval. Son terrenos de propiedad pública en torno a las ciudades y pueblos, que se reservaban de propiedad comunal para el libre uso de la población. Cuando en el siglo XVI los españoles conquistaron gran parte del continente americano todas las tierras pasaron a ser propiedad de la Corona, quien entregó parte de las mismas a los fundadores de las nuevas ciudades; mientras que, para

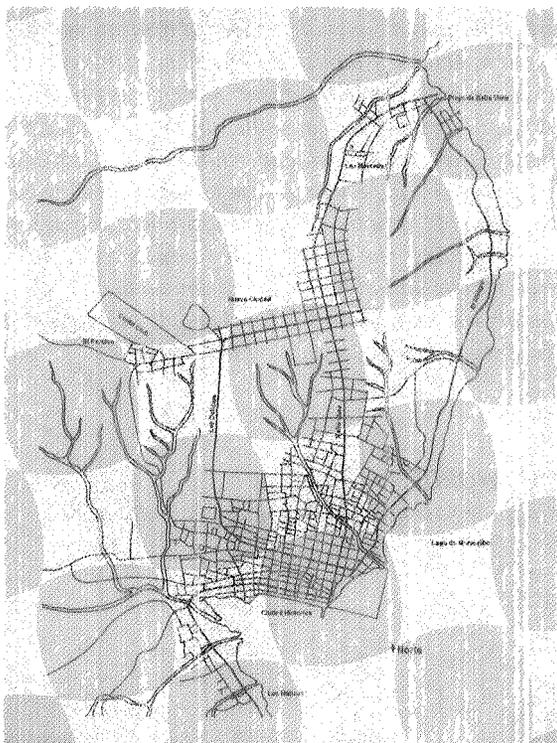


Imagen 1. «Plano de la ciudad de Maracaibo, marzo 1927»

garantizar su crecimiento, designó las tierras en torno suyo como ejidos y se los entregó para su administración y usufructo a los cabildos, antecesores de los Concejos Municipales. El concepto y las normas jurídicas de los ejidos se trasladan a la República, tal como se establece por Ley en 1821 y en leyes posteriores (Rincón 1999).

LA CIUDAD MERCANTIL: 1883-1913

El plano de 1890 muestra una ciudad compacta y de trama continua que en ese momento contaba con 35 mil habitantes. De economía mercantil, actuaba como centro comercial y financiero de un extenso *hinterland* que abarcaba los Andes venezolanos y la provincia norte de Santander, en Colombia. Era una región con extensos cultivos de café, cuya producción se transportaba a través del Lago hasta Maracaibo en vapores de poco calado, donde se almacenaba y transbordaba a buques transoceánicos que llevaban su carga hasta Europa y los Estados Unidos. En esos buques llegaban a Maracaibo todas las importaciones que requería la región, desde donde eran distribuidos utilizando los mismos vapores que efectuaban el transporte lacustre del café.

Debido a su papel como centro del circuito mercantil y a la importancia del transporte lacustre, Maracaibo creció a lo largo de la costa norte de la bahía, sobre la que se localizaban los muelles y casas comerciales que hacían funcionar el sistema mercantil. La trama urbana fue el resultado de la extensión de la cuadrícula de la fundación, encontrándose en ese momento limitada al norte por la Cañada Nueva y al oeste por la Cañada del Brasil, en torno a las cuales se distorsiona como resultado de irregularidades en el terreno. De la ciudad partían varios **caminos reales**, término heredado de la colonia que era utilizado para designar los caminos rurales; en este caso eran simples caminos de tierra cuya utilidad estaba limitada por la importancia del transporte lacustre. Aún así, estos caminos se convertirán en las líneas estructuradoras del crecimiento de la ciudad durante el siglo XX.

Hacia el norte salían los caminos reales de Bella Vista y El Milagro, que convergían en la playa de Bella Vista, protegida por la bahía de Capitán Chico. El de Bella Vista era prolongación de la calle Obispo Lazo, que se convertía en camino real una vez que atravesaba la Cañada Nueva que, en ese entonces, constituía el límite norte de la ciudad. Desde allí el camino empezaba a ascender hacia la planicie de Bella Vista atravesando el poblado de Los Tres Pesos y la



Imagen 2. Maracaibo 1890

casi desierta planicie hasta llegar a los poblados de Las Mercedes y de Bella Vista, habitados por pescadores y por trabajadores de las cercanas salinas. Por su parte, el camino real de El Milagro se iniciaba en otro puente sobre la Cañada Nueva y bordeaba la costa del Lago hasta llegar al poblado de pescadores de El Milagro y encontrarse más allá con el camino real de Bella Vista (imagen 2).

A partir de la Cañada del Brasil, la calle Venezuela se convertía en el camino real de Río Hacha (actual Las Delicias) y, después de tomar rumbo norte, permitía la comunicación con las regiones distantes del norte y noroeste llegando hasta la ciudad colombiana de Río Hacha, en la península de la Guajira. Otro camino real era el de Los Haticos, que se iniciaba después de atravesar un puente colonial sobre el caño El Manglar, límite sur de la ciudad mercantil, y discurría entre la costa y las colinas del interior.

A finales del siglo XIX, Maracaibo dio los primeros pasos en la ocupación del territorio circundante, apoyándose en la red de caminos reales existentes y abandonando definitivamente el crecimiento compacto y de trama continua que la caracterizó desde su fundación. La prosperidad

económica, propiciada por el comercio del café, generó excedentes financieros que se orientaron en el mejoramiento de los equipamientos urbanos (mercado, hospitales, teatro, etc.) y en la instalación de algunos servicios como la electricidad (1888), el teléfono y los tranvías de tracción animal. A pesar de estas mejoras la Maracaibo de fines de siglo era una ciudad con condiciones higiénicas y ambientales deplorables. El clima es seco y caluroso la mayor parte del año, por lo que sus calles de tierra debían levantar grandes polvaredas, mientras que en los meses de la estación de lluvias se convertían en lodazales. La ciudad carecía de un sistema de abastecimiento de agua potable, ya que el llamado “acueducto de Guzmán” construido en 1885, en Las Mercedes, había resultado un fracaso que sólo pudo ser subsanado en parte con la construcción de “La Proveedora de Agua” en 1894, que extraía agua del Lago y la distribuía por la ciudad. Era agua salobre que no servía para el consumo, por lo que subsistían los “aguadores” quienes, a lomo de mula, transportaban agua desde los pozos de Bella Vista. La ciudad disponía de muy pocas cloacas y era frecuente que se rompieran y que el agua de La Proveedora, una vez utilizada, terminará discurriendo sobre las calles de tierra, constituyéndose en focos permanentes de infecciones y epidemias. Estas condiciones eran comunes a otras ciudades de Venezuela, tal como señala Arturo Almandoz al referirse a Caracas, donde las enfermedades gastrointestinales producidas por la baja calidad del agua de consumo y el manejo inapropiado de las aguas servidas eran las causas principales de mortalidad (Almandoz 1997).

Estas condiciones propiciaron que la nueva burguesía mercantil, conformada en su mayoría por comerciantes alemanes con asiento definitivo en la ciudad, iniciara un éxodo suburbano a partir de la construcción de villas y quintas sobre las costas norte y sur de la ciudad. El proceso se inició en Los Haticos y fue seguido por una ocupación similar en El Milagro, lo que motivó la construcción de los tranvías en 1884 y 1886; pero fue la construcción del ferrocarril de Bella Vista en 1891 lo que daría inicio a un cambio radical de modelo urbano, cuyo éxito estuvo motivado, en gran medida, por las características físicas del territorio.

EL FACTOR GEOGRÁFICO

El territorio constituye el primer material en la construcción de la ciudad, puesto que sus características establecen condicionantes y

limitaciones a la urbanización, al tiempo que ofrecen oportunidades y posibilidades.

Maracaibo se asienta sobre una llanura arenosa con pobre cubierta vegetal y a una altura promedio de cincuenta metros sobre el nivel del lago, lo que unido a fuertes lluvias concentradas en pocos meses del año propicia intensos procesos de erosión y un sistema de drenaje conformado por múltiples cañadas que permanecen secas la mayor parte del año. Estas mismas características produjeron una débil ocupación rural del territorio, constituida por hatos dispersos y una exigua red de caminos reales. El elemento territorial dominante lo constituye el Lago de Maracaibo, vía de comunicación por excelencia y límite físico determinante al este de la ciudad. Otro límite importante a la expansión urbana era el caño El Manglar, al sur de la ciudad mercantil, por donde desaguan en la bahía de Maracaibo las lluvias que drena la extensa Cañada Morillo. La parte inferior de esta cuenca está formada por tierras bajas inundables, mientras que al sur del caño el paisaje está dominado por colinas de fuerte pendiente poco aptas para la urbanización.

Esta situación favoreció el crecimiento hacia el territorio al norte de la ciudad mercantil, que podemos visualizar como una gran sabana con tres partes diferenciadas; la **llanura costera**, con cotas no superiores a los cinco metros; la **planicie norte**, con cotas entre los cuarenta y sesenta metros sobre el nivel del lago; y la **zona de transición** entre ambas, que incluye situaciones que en ocasiones dificultan e, inclusive, imposibilitan su urbanización, creando barreras físicas difíciles de superar (imagen 3).

La ciudad se fundó en el siglo XVI sobre la llanura costera al norte de la bahía, mientras que los crecimientos suburbanos de El Milagro y Los Haticos se llevaron a cabo sobre la estrecha franja costera al norte y al sur de la ciudad; pero no pudieron constituirse en los generadores de la nueva estructura urbana, por cuanto la llanura allí no excede muchas veces los cien metros de ancho, ya que la planicie se encuentra en su mayor parte separada de la llanura costera por acantilados y por tierras muy erosionadas.

La principal relación entre la costa y la planicie se produce en la dirección norte-sur, donde la llanura costera asciende en forma suave hasta la cota de los cincuenta metros, sobre la que se encuentran actualmente las avenidas S de Julio y Doctor Portillo, que conforman la división de aguas entre aquellas que

norte al incluir el territorio entre Bella Vista y la costa este (Recopilación 1952:84).

El ferrocarril de Bella Vista se construyó conjuntamente con el nuevo matadero municipal sobre la playa de Bella Vista, justificándose su necesidad como un medio moderno para el transporte de carne beneficiada hasta el mercado principal en la plaza Baralt, con una distancia entre ambos de ocho kilómetros de tierras, prácticamente, despobladas. La información disponible indica que se trató de una operación inmobiliaria del empresario Andrés Espina, quien, años atrás, había obtenido la concesión del gobierno de Guzmán Blanco para construir un ferrocarril entre Maracaibo y Perijá. Fracasado este proyecto, obtiene la concesión para la empresa "Tranvías de Bella Vista" en cuyo contrato se establecía la cesión a la misma de una franja de cien metros a ambos lados de la vía (Belloso 1968), en condiciones similares a las de otros contratos de la época. A su vez, Cuerrero Matheus se refiere a Don Andrés Espina como "...uno de los más entusiastas, como no ser el más entusiasta, progresista y antiguo urbanizador zuliano" señalando que "Lo importante de la apertura de esta línea era que estaba acompañada de un proyecto de urbanización, para lo cual se constituyó una compañía con un capital de más de 100.000 bolívares en 1890" (Guerrero 1970). La evidencia parece corroborar estas afirmaciones, ya que entre las actuales calles 67 y 81, a lo largo de una extensión de dos kilómetros de la zona más alta y llana del recorrido, existe una regularidad en la subdivisión en manzanas que no hubiese sido posible si las villas que, casi de inmediato, empezaron a construirse en la zona no lo hubiesen hecho a partir de un plan de parcelamiento. Este tipo de operaciones inmobiliarias, realizadas por las empresas de ferrocarriles y tranvías, eran comunes a fines del siglo XIX. En Caracas tenemos el ejemplo de El Paraíso, primera urbanización suburbana para la alta burguesía que fue desarrollada por "los empresarios del tranvía" quienes habían adquirido la hacienda Echezuría, cuyo desarrollo se inició en 1895. El beneficio en estas operaciones inmobiliarias no estaba tanto en la venta de los terrenos como en la creación de una demanda estable para el servicio de transporte. En el caso de Bella Vista los terrenos se vendieron a bajo costo, inclusive se regalaron (Belloso 1968), y José María Rivas (1982) señala que la estabilidad de la línea de tranvía se debía, en gran parte, a la fundación del "pintoresco vecindario" que se había extendido a ambos lados de la vía, desde la salida de la ciudad hacia el puerto de Bella Vista.

LOS INICIOS DE LA SOCIEDAD DEL PETRÓLEO: 1914-1927

La existencia de petróleo en el Zulia era conocida por el hombre desde que se asentó en estas tierras, debido a que en la región existen numerosos afloramientos naturales de petróleo (menes) y de gas. Estas muestras visibles en superficie hicieron del Zulia centro de atención de la incipiente industria internacional desde fechas tan tempranas como 1878, cuando se otorgan los primeros permisos para la exploración petrolera. Sin embargo, la primera empresa en llevar a cabo exploraciones y perforaciones sistemáticas fue la Royal Dutch-Shell, a través de su compañía subsidiaria la Caribbean Petroleum Company que, desde 1907, poseía una concesión por cincuenta años a ambos lados de la costa del Lago. Esta concesión rindió sus primeros frutos en 1914, cuando en el Campo de Mene Grande se perforó con gran éxito el pozo "Zumaque 1", primer pozo en la historia venezolana del petróleo que arrojó una producción comercial. En muy pocos años la Caribbean construyó su infraestructura de soporte dentro de un marcado carácter de "enclave", donde el área de explotación se vincula con el mundo exterior exclusivamente a partir de una salida por el Lago de Maracaibo. Esta salida fue la refinería y puerto de embarque de San Lorenzo, construido en 1917 en la costa sur-oriental del Lago.

En 1922 la Caribbean se encontraba perforando el pozo "Los Barrosos 2", en la concesión de La Fosa en Cabimas, cuando se produjo el famoso "reventón", que demostró a las compañías petroleras el potencial del subsuelo y sirvió de hito que señala el inicio de la explotación a gran escala. Pronto empezaron a levantarse los campos en el eje Cabimas-Tía Juana-Lagunillas-Bachaquero-Mene Grande, acompañados de una infraestructura territorial que se limitaba a establecer los accesos a las áreas de producción desde los nuevos puertos de embarque de crudo que se construían sobre la costa del Lago.

Para muchos analistas, existe una estrecha correlación entre los inicios de la explotación petrolera a gran escala y la consolidación del régimen dictatorial del General Juan Vicente Gómez, quien tomó el poder el 19 de diciembre de 1908 y lo mantuvo hasta su muerte en 1935. En 1908, Venezuela era un país desestructurado que carecía de vías terrestres que comunicasen las distintas regiones entre sí, en las cuales persistía el modelo económico colonial caracterizado por extensos *hinterlands* que se

vinculaban con el exterior a través de puertos por los que se efectuaba el comercio de exportación e importación (caso de Maracaibo), convirtiendo a las aduanas en el principal medio de ingresos fiscales. Con esa única base confiable de ingresos y sin una estructura de comunicaciones entre las distintas regiones el gobierno central era crónicamente débil en lo económico y en lo político, lo que favorecía cierta autonomía de los gobiernos regionales y la persistencia del caudillismo regional heredado del siglo XIX.

Gómez toma el poder con la intención de instaurar un gobierno central fuerte y autoritario bajo el lema “Unión, Paz y Trabajo”, y en ello confluyen sus intereses con los de las compañías petroleras y el gobierno de los Estados Unidos (en plena fase de expansión imperial) por lo que es notoria la creciente influencia de las compañías norteamericanas frente a sus rivales europeas, y si bien la Royal Dutch-Shell (Caribbean), de capital anglo-holandés, mantuvo su posición en las concesiones terrestres de la costa oriental del lago, fue la Standard Oil Company de Venezuela quien obtuvo las concesiones en el Lago de Maracaibo bajo el nombre de Lago Petroleum Corporation (Creole).

“El alto volumen de ingresos fiscales que genera la actividad petrolera provoca el fortalecimiento económico del estado y el cambio de sus funciones (...) transformándose en correa de transmisión de los ingresos petroleros al resto de la economía” (Ven-11, 1974). La mayor parte de los ingresos del gobierno se orientaron hacia el Ministerio del Interior y el de Defensa (seguridad interior, policía, ejército moderno); y otra parte importante, hacia la construcción de carreteras troncales que, aprovechando la introducción de los medios de locomoción automotor, lograron estructurar funcionalmente el país con una visión absolutamente centralista, acabando con los sistemas económicos regionales cerrados.

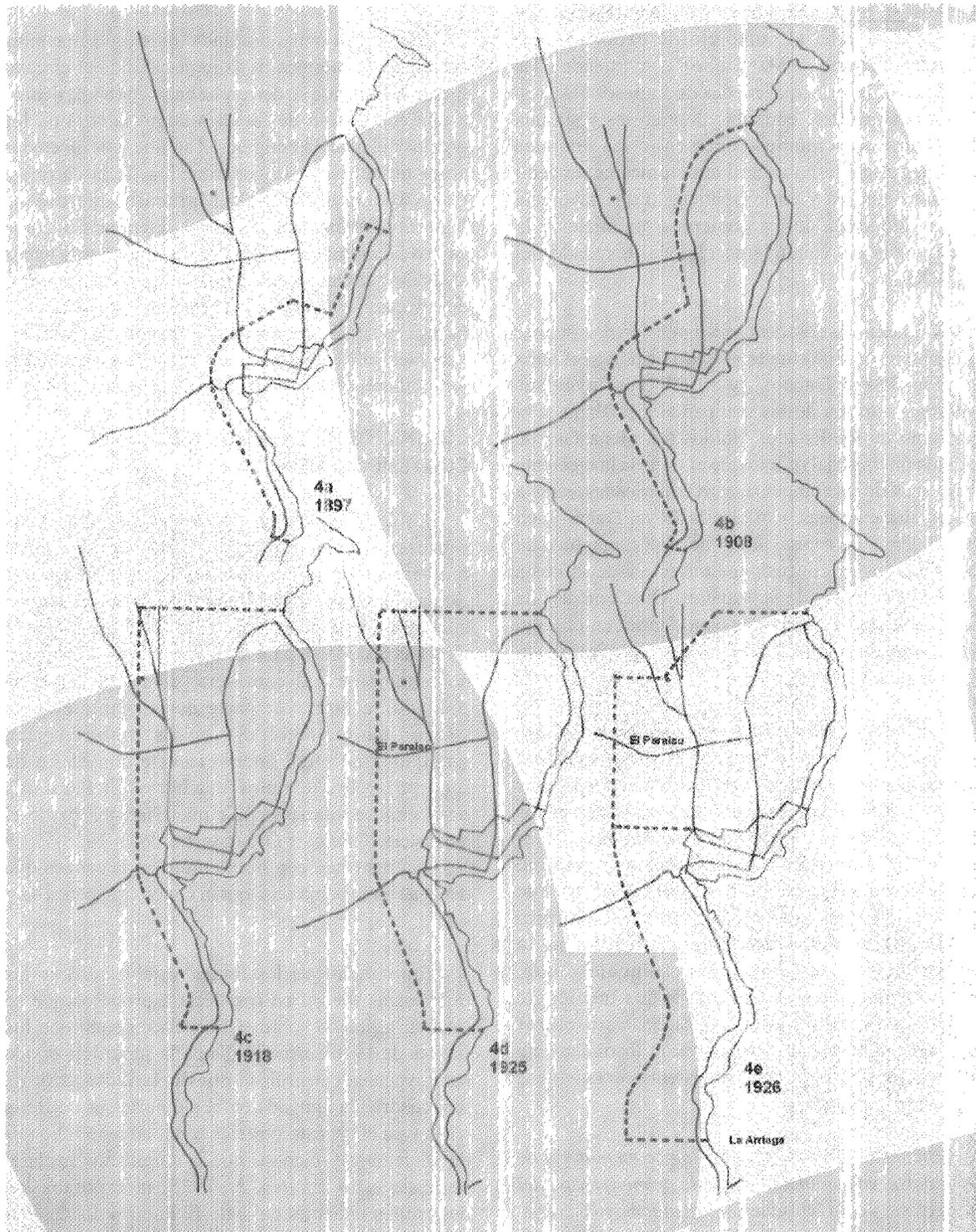
Un hecho de carácter tecnológico en materia de transporte, va a coincidir con esta primera etapa del gomecismo y es la introducción del automóvil en serie, lo cual permite la ampliación del espacio urbano y de las comunicaciones interregionales. Por primera vez se une Caracas con centros muy distantes: San Cristóbal y Ciudad Bolívar. La unión de Caracas se hacía a través de una vía de irregular trazado y muy variada composición...pero...con la realización de esta vía comienza el debilitamiento del monopolio que ejercía Maracaibo sobre la Cordillera Andina (Ven-11, 1974).

Esto produjo una profunda transformación en la estructura económica de la región donde el circuito mercantil del café se derrumba en pocos años, debido a una conjunción de factores como la baja de los precios del café, la emigración andina, que afectó las áreas de cultivo y la construcción de la carretera Caracas-San Cristóbal. Maracaibo perdió su *hinterland* tradicional y el papel desempeñado como centro del circuito comercial andino, aunque la nueva situación petrolera la convirtió en el centro de servicios de un nuevo *hinterland*, lo que supuso un cambio radical en la base económica de la ciudad y donde los capitales locales se reorientaron a la especulación inmobiliaria y al comercio de importación.

LOS INICIOS DE LA MARACAIBO CONTEMPORÁNEA

La *Ordenanza sobre Terrenos Ejidos* de 1908 representa el máximo desarrollo de la ciudad mercantil, con la incorporación de la incipiente expansión suburbana de Bella Vista fomentada por la construcción del ferrocarril en 1891, mientras que la Ordenanza de 1918 representa los inicios de la ciudad contemporánea, al considerar como “terrenos en poblado” a la mayor parte de la planicie norte (Recopilación 1952:98), cuyos límites serían ampliados en 1925 hacia el oeste con el fin de incorporar los terrenos del hato “El Paraíso”, definiéndose una superficie que abarcaba desde el aeropuerto Grano de Oro (construido en 1928) hasta la costa del Lago con límite norte en la cañada que desagua en la bahía de Capitán Chico (imágenes 4c y 4d).

Era común que los límites establecidos en las ordenanzas fuesen en respuesta a procesos que se estaban gestando sobre el territorio, de ahí que los límites de 1918 correspondían a la superficie donde se proyectaba construir la **nueva ciudad** a partir de una cuadrícula apoyada en el eje norte-sur de Bella Vista y en el eje este-oeste de la actual 5 de Julio (19 de Diciembre); mientras que la ampliación hacia el oeste de estos límites, en 1925, incorporaba los desarrollos recientes del hato El Paraíso donde, con auspicio de las compañías petroleras, se había construido el Country Club y se empezaban a levantar algunas villas y quintas que darían origen a la urbanización El Paraíso.



Imágenes 4a / 4b / 4c / 4d / 4e.

Esta apreciación se corrobora con una cita del periódico “Patria i Ciudad” del 31 de agosto de 1919, que señalaba: “...¿en qué pararía aquel Decreto de nuestra Muy Ilustre Municipalidad, que ordenó, hace algún tiempo, el levantamiento del plano de la nueva ciudad, tomando la carretera 19 de Diciembre, como eje central de la venidera urbe que se levantará, que se está levantando, sobre la polvorienta llanura de Bella Vista?” (Quijano 2001). La carretera 19 de Diciembre fue inaugurada en 1919 y consistía en una cinta de asfalto que se iniciaba en el recién construido Puente Gómez, sobre la Cañada del Brasil, al final de la calle Venezuela; ascendía por el viejo camino real de Río Hacha y, al llegar a la planicie, daba un giro de 90 grados para seguir por la actual avenida 5 de Julio hasta llegar a la esquina de American Bar en Bella Vista. Mientras que el asfaltado de Bella Vista fue inaugurado en 1916, al tiempo que pasaba a llamarse carretera “Rehabilitación”. Vemos por tanto que ya en 1919 estaban definidos los elementos estructurales de la **nueva ciudad**, cuyos nombres eran todo un tributo al régimen de Gómez.

Desde 1918, se hace referencia a un **proyecto de ensanche** que permitiese ordenar el incremento en la construcción que se estaba empezando a producir como consecuencia de un crecimiento demográfico que, de 35.000 habitantes en 1890 había llegado a los 84.000 en 1926. Este incremento poblacional fue absorbido en los años 1910 y 1920 por la zona baja de Bella Vista entre Los Tres Pesos y la carretera Unión, extendiéndose lateralmente hasta Veritas y Valles Fríos. Se trató de un crecimiento no planificado que generó una trama de grandes manzanas a ambos lados de Bella Vista y de trazados más irregulares en las cercanías de las Cañadas Nueva y Macuto. El gobierno regional apoyaba este desarrollo con la apertura de nuevas calles y el asfaltado de trochas existentes, así como la construcción de diversos puentes sobre las cañadas, conformándose un primer “ensanche” muy irregular debido a las características del terreno y a la ausencia de planes de urbanización (imagen 1).

Esta situación propició duras críticas de la prensa de la época, y así en “Patria i Ciudad” del 31 de julio de 1920 podemos leer:

Por la incuria, por la falta de previsión municipal y social, la admirable zona de ensanche con que contaba nuestra ciudad querida para engendrar la Maracaibo futura, está ya perdida. Continúase allí edificando a la buena de Dios, sin sujeción a leyes de

estética, de comodidad, de higiene, sin dejar sitio a las nuevas calles i plazas o dejándose tan angosto i ruin, que vamos en camino de que la nueva ciudad, sin plazas i sin anchas avenidas i con casas sin separación ni jardines entre sí a sus frentes, sea tan inhabitable, tan antihigiénica i tan bárbara como la antigua (Quijano 2001).

Este reclamo también lo formula en 1920 el Ejecutivo Regional en correspondencia oficial:

Observa el ejecutivo con particular satisfacción el gran incremento que toman en esta ciudad las nuevas construcciones, especialmente en los barrios de Bella Vista, Las Delicias, El Milagro i Los Hatillos. Pero también observa este gobierno muchas irregularidades en los alineamientos, acomodos aislados e inconsultos, sin un plan general que tienda a formar calles amplias i rectas, verdaderas avenidas, que preparen la metrópoli del porvenir. En tal virtud este gobierno encarece a ese honorable Concejo, la conveniencia del levantamiento del plano de la nueva Maracaibo, sin herir los legítimos intereses ya creados. Por su parte, el ejecutivo del Zulia presara al Concejo su decidido apoyo, a fin de que el plano de la nueva Maracaibo modele la ciudad moderna que surgirá al impulso cada vez más creciente del progreso de este importante estado (Quijano 2001).

De momento, las acciones de los gobiernos regional y municipal se orientaban a consolidar el ensanche de Los Tres Pesos, y a mejorar las condiciones de habitabilidad de la ciudad heredada de la etapa mercantil que empezaba a sentir las consecuencias de la explotación petrolera que, con la llegada de inmigrantes y extranjeros en paso que requerían sitios de hospedaje así como otros servicios y amenidades, provocaba la transformación de muchas viviendas en “hotelitos”, pensiones, restaurantes, bares y prostibulos. Los gobiernos, con ayuda de la Caribbean, hacían esfuerzos por asfaltar con macadam las polvorientas calles principales y reparar e instalar nuevas cloacas; medidas, a todas luces, insuficientes para una ciudad que enfrentaba su ingreso al mundo moderno con insuficiencias crónicas.

LOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS DE PLANIFICACIÓN URBANA: LAS ORDENANZAS DE 1926 Y 1927

En ese contexto, los únicos instrumentos legales disponibles para el **ordenamiento** urbano eran las *Ordenanzas sobre Arquitectura Municipal i Orto*

Público, que sustituían a las anteriores de Policía Urbana, y las *Ordenanzas sobre Terrenos Ejidos*. En las primeras se regulaban temas como la higiene, el ornato y los alineamientos; mientras que en las segundas se aborda, en 1926 y 1927, el proyecto de ensanche.

El **saneamiento urbano** se impone como tema de primera importancia en las políticas públicas a partir de la *Ley de Sanidad Nacional* de 1920, cuyos principios se incorporan a la *Ordenanza sobre Arquitectura Municipal i Ornato Público del Distrito Maracaibo* de 1927 en forma de un conjunto de disposiciones en las que tiene especial relevancia el suministro de agua potable y evacuación de aguas servidas, donde se pone de manifiesto la inexistencia de un acueducto de agua potable en la ciudad y de un adecuado sistema de cloacas dada la multitud de artículos concernientes a las características que debían cumplir los pozos sépticos y pozos para la extracción de agua, si bien en su artículo 90 se dice que *“La construcción de aligibes i pozos para extraer agua, sólo se permitirá, mientras no esté dotada la ciudad del acueducto que se construye”*.

Las medidas higienistas suponen un cambio en la tipología de vivienda tradicional; pues, si bien en la **zona urbana** se mantiene la construcción continua sin retiros, aunque estableciendo límites al porcentaje de ocupación de la parcela y al ancho mínimo de la misma, en la **zona de ensanche** se exigen retiros frontales y laterales, imponiendo la tipología de la **quinta** aislada en un interesante ejemplo de relación entre la normativa –en este caso higienista– y la definición de la tipología residencial. Al aspecto higienista se suma el funcional, en el tratamiento de los alineamientos con un ideal de ancho de calle de diez metros que se aplica, tanto en la zona de ensanche como en la zona urbana, donde las nuevas construcciones debían retirarse para permitir la ampliación de las calles, lo que no produjo los resultados esperados al no venir acompañado de un proyecto de **reforma interior**.

La reforma interior y los ensanches constituyen los dos instrumentos clásicos del urbanismo decimonónico en Europa. Estos últimos consisten en grandes proyectos que rodean a la ciudad histórica en un sólo diseño con el que se quiere recuperar la integralidad de la forma urbana, incluyendo la organización de los espacios públicos, equipamientos y tipologías específicas de manzana y de construcción. Por su parte, los estadounidenses utilizaron un

procedimiento más simple, que consistía en la subdivisión del territorio a partir de una retícula conformada por la vialidad, lo que permitía el rápido acceso al mercado inmobiliario de los terrenos rurales.

En Maracaibo, el proyecto de ensanche solicitado desde 1918 se aborda en las *Ordenanzas sobre Terrenos Ejidos* de 1926 y 1927, lo que las convierte en protoinstrumentos de planificación al asumir un papel que en el desarrollo de esta disciplina le estaba reservado a otros instrumentos legales. En estas Ordenanzas se incorpora el concepto de “zona de ensanche” (Recopilación 1952:136-137), término, este último, más preciso que el tradicional de “terreno en poblado”, al tiempo que se decreta su división en “Secciones” (imagen 4e). En la Ordenanza de 1927 estas secciones pasaron a constituir **unidades de planificación** con la incorporación del Título X “De los Planos y su Levantamiento” en cuya Sección Primera se establece:

ART. 82.- De cada sección de las que integran la Zona de Ensanchamiento de la ciudad se levantará un plano. El levantamiento de estos planos se empezará por la Sección Primera, y así sucesivamente por secciones en su orden de descripción, hasta realizar el levantamiento total de dicha zona. La escala de estos planos será suficiente para poder precisar con facilidad una distancia de diez metros. Cada plano llevará una leyenda suscrita por el Ingeniero que explique lo indicado en el plano y una llave de colores y signos que permitan distinguir las diferentes clases de terrenos, a saber: terrenos de propiedad particular; terrenos ocupados sin título; terrenos ocupados con título supletorio y terrenos de la Municipalidad.

ART. 86.- Sobre cada plano de cada Sección se hará un trazado de las calles, plazas, edificios públicos y otros sitios de utilidad pública para el futuro ensanche de la ciudad, el cual trabajo se llevará después sobre terreno, indicando los ángulos de las manzanas mediante postes testigos con las inscripciones necesarias, y fijadas de tal modo que no puedan moverse ni cambiarse fácilmente (Recopilación 1952:167-168).

En apoyo a estas disposiciones se incluyó un artículo que establecía: *“La Municipalidad vende a todo riesgo, entendiéndose comprendido en este riesgo, la facultad que tiene el Concejo de ordenar la apertura y alineamiento de las calles, cuando lo juzgue conveniente, sin derecho al comprador a ninguna indemnización, salvo que haya edificado”* (Recopilación 1952:134).

Los alcances de la Ordenanza de 1927 eran desproporcionados con los medios técnicos y económicos a disposición de la Municipalidad, aun tomando en cuenta que pudiese contar con el apoyo de las compañías petroleras, y pone en evidencia una contradicción que también se manifestará en etapas posteriores del desarrollo urbano, entre las dimensiones del área a intervenir y los recursos disponibles para ello. Lo paradójico en 1927 es que el área sobre la que se decretaba la elaboración del **proyecto urbano** había alcanzado esas dimensiones debido a la incapacidad de la Municipalidad para oponerse al acelerado proceso de dispersión urbana, ocasionado por las compañías petroleras que propiciaron la ampliación de los límites urbanos hacia El Paraíso, en 1925 y hacia La Arriaga, en 1927. Frente a esta dispersión se decreta un “plan global” que representa el primer intento por dar inicio al urbanismo contemporáneo en Maracaibo.

EL PLANO DE 1927

No se han encontrado evidencias de que se cumplieran las disposiciones de la Ordenanza de 1927, ya que si bien ese mismo año se publica el “Plano de la Ciudad de Maracaibo, según los datos obtenidos por la Oficina de Catastro”, éste no fue elaborado como consecuencia de lo establecido en la Ordenanza —de hecho está datado en marzo mientras que la Ordenanza es de octubre— sino en relación con el proyecto para la construcción del acueducto al que hace referencia la *Ordenanza sobre Arquitectura Municipal i Ornato Público* de 1927. Por su alcance, no coincide con ninguna de las Secciones de 1926 y más bien se corresponde con el espíritu y los objetivos del proyecto de la **nueva ciudad** decretado en 1918 (imagen 1).

Esta **nueva ciudad** es resultado de la integración de tres partes diferenciadas; la extensión en profundidad de las manzanas originales del sector medio de Bella Vista en su parte más alta y plana, que se extiende desde la actual calle 82 hasta la calle 70; la incorporación del proceso protourbano de El Paraíso; y la subdivisión en manzanas de la carretera que unía ambos desarrollos autónomos.

A pesar de sus limitados alcances, este proyecto de 1927 llegó a constituirse en la matriz a partir de la cual se construyó el ensanche durante los siguientes treinta años, cuando la trama inicial fue extendida hasta el borde de la planicie, tanto en el sur como en el este y hasta la cañada-límite del norte. Como hacia

el oeste la planicie se extiende sin barreras naturales, los límites fueron creados en forma artificial con la construcción de aeropuerto Grano de Oro en 1928, reforzándolos posteriormente con la instalación de grandes equipamientos urbanos como el Cuartel Libertador, el estadio, algunos hospitales, el Liceo Baralt y la Universidad del Zulia, que limitaron la expansión del ensanche en esa dirección.

EL URBANISMO PETROLERO EN MARACAIBO

La unidad base del urbanismo petrolero es la “colonia”, versión urbana del campamento, cuyos antecedentes directos hay que buscarlos en el proceso de ocupación y explotación del territorio interior de EE.UU. y en el colonialismo tardío de fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Se trata de un “urbanismo de enclave” que permite poner rápidamente en funcionamiento una “factoría” en medio de un territorio carente de infraestructuras de apoyo. El campamento inicial se “humaniza” en su tránsito a colonia, aunque mantiene su carácter cerrado —física y socialmente— así como su concepto de enclave cultural y económico que busca satisfacer internamente todas las necesidades de sus habitantes, que conforman una “colonia” de carácter transitorio.

La posición de Maracaibo como puerto de transbordo propició que las primeras “factorías” de las compañías petroleras se localizaran sobre la costa del Lago, pues era a través de él que llegaban del exterior los insumos requeridos por la industria, propiciando la construcción de muelles en varios puntos de la costa, desde la playa de Bella Vista al norte hasta la Arriaga al sur. Simultáneamente se construyen colonias permanentes para albergar a los empleados de la gerencia y a los responsables y operarios de estos centros logísticos.

La ocupación de la costa del Lago se inicia con la construcción del centro de operaciones de la Caribbean (Romero 1997) conformado por muelles, depósitos y talleres localizados al inicio de la carretera de Los Haticos, frente al llamado Palacio Roncajolo, que también fue adquirido por la compañía para la instalación de sus oficinas, y la construcción de algunas viviendas para sus empleados en torno a la edificación principal. Poco después, la Creole instaló su centro de apoyo en el sector de la Arriaga, mientras que en 1926 la Venezuela Power Company, que había adquirido la concesión del servicio eléctrico, levantaba en sus cercanías la planta de electricidad, en el mismo

sitio donde aún permanece. Más hacia el sur, sobre los acantilados cercanos al actual Puente Sobre el Lago, la Caribbean construyó unos depósitos y un puerto de embarque del crudo que empezó a extraerse desde 1925 en los campos de La Concepción y La Paz; todo lo cual propició que, en pocos años, la antaño lujosa llanura costera de Los Haticos se transformase en la principal área industrial de la ciudad. Un proceso similar, aunque en menor escala, tenía lugar en El Milagro. La Gulf Oil construía el campo de la Mene Grande cerca de la playa de Bella Vista, primera colonia integral cerrada que incluía, tanto las instalaciones de apoyo a la industria como las viviendas de sus empleados y equipamientos de apoyo; mientras que la Creole, la British y la Martín (contratista) construían muelles y depósitos en distintos puntos de la costa.

Entre el campo de la Mene Grande y las instalaciones de la Caribbean en la Ariaga existe una distancia de quince kilómetros de costa ocupada puntualmente por diversas instalaciones petroleras, lo que muestra que, en esta fase del urbanismo petrolero, las compañías actuaron a partir de una concepción territorial de la ciudad que priorizaba las ventajas de localización determinadas por los medios de transporte.

Los tres campos que podemos considerar como urbanos se construyen entre 1928 y 1935, y ellos son: La Lago (Creole), Bella Vista (Shell) y Las Delicias (Shell). Estos tres campos se vinculan entre sí y con el de la Gulf Oil a través del callejón "La Lago" (calle 72), cuya lógica responde tanto a la necesidad de acceso a la costa del Lago como a las condiciones geográficas, por cuanto ésta es la única conexión directa entre el ensanche y la costa, a través de una lengua de tierra que en suave pendiente baja desde la planicie hasta El Milagro (imagen 5). A lo largo de este corredor se construyó el callejón "La Lago", conformando un eje urbano-petrolero que no aparece en el plano de 1927. Estos campos definen una secuencia de menor a mayor integración con el proyecto de ensanche, con un extremo ocupado por el campo de la Gulf Oil, totalmente desvinculado de éste, y el otro por el campo de Las Delicias. Entre ellos, el campo de La Lago (1931) era un asentamiento muy completo que incluía viviendas para el *staff* de diferentes categorías, oficinas, comodato, depósitos, áreas recreacionales y club social. A la fecha de su construcción, este campo estaba fuera del área urbana construida, con un trazado independiente de aquel del ensanche, con un único acceso controlado que lo

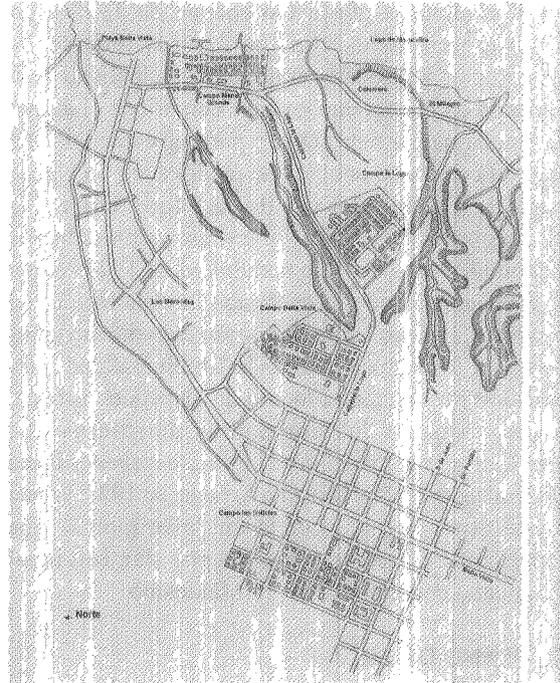


Imagen 5. El Urbanismo Petrolero

aislaba físicamente. Subiendo por el callejón La Lago el siguiente campo es el de Bella Vista, construido en 1930. Se levantó en la margen oriental del proyecto de ensanche, y si bien hoy día parece formar parte de él, en sus orígenes constituía una colonia separada con una trama interior, autónoma a la que se accedía por un único punto sobre La Lago. Estaba destinado a la alta gerencia, e incluía instalaciones deportivas, recreativas y sociales. El último de los campos en esta secuencia era el de Las Delicias, desarrollado entre el callejón La Lago y 5 de Julio. De todos ellos era el más urbano, ya que se construyó en la margen occidental del proyecto de ensanche y siguiendo la traza de éste en una aparente continuidad de la misma. Sin embargo, observándolo en su estado original se aprecia que algunas de las manzanas estaban unidas, sin la calle de separación, en un evidente esfuerzo por conciliar los requerimientos de la trama del ensanche con los propios del campo "cerrado". En el momento de su construcción este objetivo se lograba por cuanto constituía el borde occidental del ensanche, sin otros desarrollos en su alrededor. Incluía viviendas, oficinas, laboratorios, hospital y club social.

MARACAIBO A FINES DE LOS AÑOS VEINTE: CONCLUSIONES

El plano de 1927 es una representación del proyecto de la **nueva ciudad**, concebido por la

