

Maracaibo 1927-1960: del ensanche al Plan Regulador

Miguel Sempere

Arquitecto

Profesor de la Universidad del Zulia

Maracaibo - Venezuela

misempere@hotmail.com

Maracaibo 1927-1960: del ensanche al Plan Regulador

Resumen

Entre 1927 y 1960 el crecimiento de Maracaibo se realizó principalmente a través del ensanche, que junto con la ciudad histórica conformaron un modelo caracterizado por la dualidad urbana, donde el resto de los procesos de construcción de la ciudad son subsidiarios de ella. En este trabajo se busca definir la naturaleza del ensanche de Maracaibo como proceso dominante en la construcción de la ciudad durante el período 1927-1960, así como las razones que indujeron a su abandono y propiciaron la implantación de otras formas de ocupación del territorio que se trataron de enmarcar dentro de los principios de los planes reguladores.

Palabras clave

ensanche, urbanismo, plan regulador, cuadrícula, asentamientos precarios.

Maracaibo 1927-1960: from the "ensanche" to the Regulatory Plan

Abstract

Between 1927 and 1960, Maracaibo grew mainly by an expansion process, that along with the historic city, represented a dual urban model that the rest of the city's growing process depended upon. The article seeks to define the nature of the city's expansion as the dominant process in its development during the 1927-1960 period, as well as the reasons that induced its abandon and favored the establishment of other forms of occupation of the territory guided by principles of regulatory plans.

Key words

Urban expansion, urbanism, regulatory plan, urban grid, uncontrolled settlements.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo versa sobre los procesos de construcción de la ciudad contemporánea, centrándose en el **ensanche de Maracaibo** como forma representativa de los inicios de la ciudad moderna, analizando su implantación, desarrollo y relevancia frente a otros procesos simultáneos y posteriores, así como las razones que condujeron a su agotamiento al propiciar que esos procesos terminaran por imponerse, dando lugar a formas de construcción de la ciudad que se intentaron encuadrar dentro de los supuestos teóricos de los **planes reguladores**. La zona del **ensanche de Maracaibo** constituye hoy una de las áreas más dinámicas de la ciudad y su estudio nos permite apreciar un momento singular en la historia urbana de Maracaibo cuando existió la capacidad y la voluntad del gobierno local para imponer sobre el territorio un ordenamiento en el crecimiento de la ciudad, dando por resultado una superficie cercana a las 600 hectáreas donde existe **continuidad urbana** a través de la trama y el tejido. Este mecanismo de producción de la ciudad logró imponerse sobre las preexistencias rurales, que por el contrario pasaran a ser dominantes una vez que se abandone el modelo, imponiéndose desde

entonces el **urbanismo de hatos y trochas** producto de la agregación de desarrollos puntuales (hatos) vinculados a través de un deficiente sistema vial (trochas).

MARCO TEÓRICO: ENSANCHE EUROPEO VERSUS RETÍCULA NORTEAMERICANA

En las Ordenanzas de Policía del siglo XIX, principal instrumento urbanístico de la época, se denominaba zona de ensanche al terreno dedicado a nuevas edificaciones en las afueras de la población, limitándose a una simple demarcación del área hacia la cual debía crecer la ciudad. Ese es el sentido que adquiere el término "zona de ensanchamiento" en las Ordenanzas sobre Terrenos Ejidos que la municipalidad de Maracaibo utilizó a comienzos del siglo XX.

Desde mediados del siglo XIX se diseñan en España proyectos de urbanismo para estas zonas de ensanchamiento y se asume el término de "el ensanche" para referirse tanto al proyecto como al área construida a partir de él. Este concepto más específico se traslada a las Ordenanzas sobre terrenos Ejidos del Distrito

Maracaibo de 1926 y 1927, donde se define la zona de ensanchamiento y se decreta la elaboración del respectivo proyecto de ensanche. Aunque este proyecto no fue realizado (Semper, 2002), se designa con el nombre de **ensanche de Maracaibo** el área al norte de la ciudad vieja que fue urbanizada a partir de mediados de los años veinte con base al empleo de la cuadrícula. A pesar de esta vinculación, los referentes del **ensanche de Maracaibo** no se encuentran tanto en la urbanística española como en la cultura urbana norteamericana del siglo XIX.

A mediados del siglo XIX se producen en España los "...primeros intentos de racionalizar bajo formas definidas la concepción y el desarrollo del crecimiento urbano. La primera de estas formas había aparecido a través de la idea del **ensanche** como pieza urbana nueva, homogénea y bien definida, que se yuxtaponía al casco antiguo ofreciendo una alternativa diferente de ciudad ordenada" (Terán, 1982). Más que un **plan** el ensanche constituye un **proyecto**, por lo que no corresponde a una visión integral de todo el organismo urbano, ya que se trataba de facilitar el crecimiento urbano más que de ordenar la ciudad. El ensanche permitió la eclosión del modelo urbano que necesitaba la burguesía, pero como instrumento urbanístico manifiesta una insuficiente comprensión del hecho urbano global y del papel que en él desempeñaban las fuerzas reales que se estaban haciendo presentes en el crecimiento. Quedaba sin atender la demanda creciente de vivienda para las clases sociales de menores recursos, lo que generó la aparición de la urbanización marginal en las zonas exteriores. "Esta alternativa (el ensanche), que se presentaba al final del siglo como una gran solución, empieza a manifestar su insuficiencia para asumir la resolución de una serie de fenómenos urbanos de importancia, que se producían al margen de la misma. Así, empezará a ser cuestionada la fórmula y aparecerán nuevas elaboraciones teóricas que tenderán cada vez más a sustituir aquella alternativa unitaria y compacta por concepciones abiertas y heterogéneas, encaminadas a dar respuesta pluriforme a las diferentes exigencias de un proceso de formación de la ciudad **diversificado** en su origen económico y en su **forma de producción**" (Terán, 1982).

Durante el siglo XIX los Estados Unidos llevaron a cabo un extenso proceso de ocupación del territorio que incluyó el otorgamiento de tierras para colonos y para el desarrollo de pueblos y ciudades, utilizándose instrumentos empleados por los romanos en su expansión en torno al Mediterráneo. El principal de ellos fue la Reticula Territorial Nacional (RTN), que impuso sobre este vasto territorio una cuadrícula de 6 millas de lado, independiente de ríos, montañas y accidentes topográficos, que sirvió tanto para definir los límites de los nuevos estados como los límites municipales, el trazado de la vialidad y la asignación de tierras agrícolas, llegando inclusive a determinar la forma de las nuevas ciudades. "Dada la velocidad con que se producía la expansión hacia occidente, no hubo otra alternativa a la adopción generalizada de estas retículas de conveniencia que delimitaban el suelo rústico en tanto que elementos reguladores de los límites de propiedad, y no hizo más que reforzar la preferencia por los trazados urbanos ortogonales. Los lindes de cada porción acabaron por convertirse en las alineaciones naturales de las carreteras rurales y las aldeas se establecían en sus puntos de cruce" (Morris, 1979).

Al nivel urbano la regularización de la retícula se impuso por primera vez en Nueva York con el Plan de los Comisarios de 1811 que, extendiéndose por toda la isla de Manhattan, ordenó la forma de expansión de la ciudad por encima de particularidades del terreno y preexistencias de propiedades y caminos. Este tipo de planes de gran extensión se utilizó en el resto de las ciudades norteamericanas a lo largo del siglo XIX, ajustándose a la RNT allí donde ésta existía. Los extensos planes urbanos de expansión con base reticular permitieron la rápida y fácil conversión de la tierra rural en tierra urbana en apoyo a un sistema económico que favoreció los grandes negocios inmobiliarios y especulativos como parte del proceso de acumulación de capital. Por ello "sobre la retícula de base crece caótica la ciudad del *laissez faire*" (Manieri, 1975) y "como la retícula confería una apariencia de planeamiento, ésta se apropió de cualquier control posterior...ya que el país... estaba poblado de gentes dispuestas a no tolerar más que un mínimo estricto de intromisión en su derecho a disponer de sus tierras como les viniera en ganas" (Morris, 1979), lo cual significa que toda regulación empezaba y terminaba en la retícula.

El Ensanche de Maracaibo

En el proceso conducente a la configuración actual del ensanche diferenciamos entre la fase de construcción, que abarca desde mediados de los años veinte a finales de los cincuenta y la fase de transformación, que se inicia a mediados de los sesenta y se mantiene vigente actualmente. En la primera el ensanche se consolida como **forma dominante en la construcción de la ciudad** para las clases medias y altas, alcanzando su punto culminante en la década de los cincuenta. A partir de los sesenta la ciudad se expande sobre el territorio a partir de nuevas formas de construcción, mientras sobre el ensanche se inicia un proceso de sustitución tipológica y de concentración de funciones terciarias. (Machado et al, 1994) Este trabajo abarca la fase de construcción del ensanche.

Los antecedentes del ensanche aparecen desarrollados en el artículo "Maracaibo 1927" (Sempere, 2002), donde se sostiene que el ensanche fue promovido en origen por las autoridades regionales como una forma de construcción ordenada de la ciudad en respuesta al incremento poblacional y de la actividad inmobiliaria propiciada por los inicios y consolidación de la actividad petrolera, que estaba provocando el desbordamiento de la ciudad tradicional a partir de un crecimiento desordenado en su periferia.

Durante la primera mitad de los años veinte Maracaibo se convierte en centro de operaciones de la industria petrolera internacional, generándose un cambio radical en su base económica dominada previamente por una economía mercantil gestada en torno a la comercialización del café andino, al tiempo que la convertía en un foco receptor de importantes movimientos migratorios internos y externos que provocaron que su población pasase de 46.706 habitantes en 1920 a 83.893 en 1926. Ello propició la densificación de la ciudad histórica por incremento en la ocupación de las viviendas tradicionales, en su gran mayoría de una sola planta, sin que se produjese la aparición de nuevas tipologías en su interior, al tiempo que se generaba una intensa actividad inmobiliaria en torno a la ciudad histórica en varios desarrollos no planificados que produjeron pequeños **ensanchamientos** de traza irregular, separados por cañadas y terrenos irregulares.

Frente a esta expansión desordenada se inicia a mediados de la década de los años veinte una forma alternativa de crecimiento a través de un ensanche planificado con el que se pretendía dar respuesta tanto a la demanda generada por las nuevas clases medias emergentes como por la vieja burguesía que continuaba el éxodo suburbano iniciado a fines del XIX, potenciado ahora por el acelerado proceso de degradación de la ciudad tradicional. Este movimiento suburbano de finales del novecientos se produjo inicialmente a lo largo de las costas del lago cercanas a la ciudad, pero ante las limitaciones geográficas que impedían su expansión prevaleció la planicie norte a través de una operación inmobiliaria promovida por la empresa del ferrocarril de Bella Vista, que incluyó una primera demarcación de manzanas a lo largo de esta carretera. Entre finales del siglo XIX y comienzos del XX el desarrollo suburbano de la planicie quedó limitado a ambos márgenes de Bella Vista, pero en 1919 se construye la carretera 19 de Diciembre como una continuación de la calle Venezuela a lo largo del camino real de Río Hacha (Las Delicias), que al llegar a la planicie daba un giro de 90 grados continuando por la actual avenida 5 de Julio hasta cruzar perpendicularmente la carretera de Bella Vista. Con la carretera 19 de diciembre se configura estructuralmente la **nueva ciudad**, donde Bella Vista es prolongación del cardo histórico (calle Obispo Lazo) y 5 de Julio del decumanus (calle Venezuela). Como reafirmación de esta continuidad histórica se construye a fines de los cuarenta la plaza de la República, muy cerca de la intersección de Bella Vista y 5 de Julio, conformando un moderno foro equivalente a la plaza Bolívar de la ciudad histórica.

A diferencia de los ejemplos europeos, el ensanche de Maracaibo no se yuxtapone a la ciudad histórica con la intención de ordenar sus bordes y definirla formalmente, dado que las características irregulares del territorio en torno a ella propiciaron que, con criterio de ciudad nueva, se construyese sobre una planicie varios kilómetros al norte de la ciudad vieja, separada de esta por terrenos de difícil urbanización. Esta planicie posee unos límites físicos que terminaron definiendo aquellos del ensanche.

El borde Sur esta delimitado por tierras muy irregulares producto de la erosión causada por los cursos altos de múltiples cañadas, aunque existen dos corredores naturales que en suave pendiente comunican la planicie con la ciudad

vieja, por donde fueron trazados desde época colonial los caminos reales de Bella Vista y Las Delicias. Hacia el este la planicie está delimitada por tierras muy erosionadas que ocupan el espacio entre ésta y la costa, definiendo lo que se conoce como Cerros de Marín. Aquí se localiza otro corredor natural que comunica la planicie con la costa de El Milagro, sobre el que se trazó el callejón de La Lago, principal eje del urbanismo petrolero. El lado norte de la planicie está delimitado por la cañada Zapara, que discurre en sentido oeste-este desde el aeropuerto Grano de Oro hasta la playa de Bella Vista. Se trata de una cañada de curso profundo que resultó insalvable para el modo de construcción constituido por el ensanche. El lado oeste de la planicie carece de límites físicos, sin embargo desde los inicios de la construcción del ensanche empezaron a concentrarse aquí un conjunto de grandes equipamientos urbanos que terminaron por constituir una barrera artificial a su expansión (figura 1).

La construcción del ensanche

La construcción del ensanche abarca un período de tres décadas, pudiéndose diferenciar tres etapas en el proceso. La primera es la construcción del sector oriental del ensanche, comprendido entre el borde este de la planicie y la carretera de Las Delicias, proceso que se inicia a mediados de los años veinte y está prácticamente concluido en 1936. La segunda fase corresponde a la construcción del sector

occidental del ensanche, entre Las Delicias y El Paraíso, producto de varias operaciones inmobiliarias privadas. La tercera fase comprende la integración de estas diversas tramas en una sola y su consolidación a partir de las obras de urbanismo llevadas a cabo durante los años cincuenta.

Período 1926-1936: construcción del ensanche oriental

Esta fase coincide con la última parte del gobierno de Juan Vicente Gómez (1908-1935) y con el gobierno regional de Pérez Soto (1926-1935), durante el cual la población pasó de 83.893 habitantes a 110.010; un crecimiento inferior al de los seis años anteriores debido a la crisis económica mundial iniciada con el crack de la bolsa de Nueva York en 1929 que afectó la demanda de petróleo. A pesar de la crisis el Estado recibía importantes ingresos fiscales producto de las regalías petroleras, y aunque sólo una pequeña parte de los mismos llegaba a la región, permitieron que durante el gobierno de Pérez Soto se realizaran un conjunto de obras con las que se quiso modernizar la ciudad histórica, incluyendo el asfaltado de sus calles y el trazado de una red de cloacas; aunque se continuaba dependiendo del agua salobre extraída del Lago y del agua potable de los pozos de Bella Vista. Pero el aporte más trascendente del período de Pérez Soto fue la realización del ensanche, que en sólo diez años logra superar en extensión a la ciudad

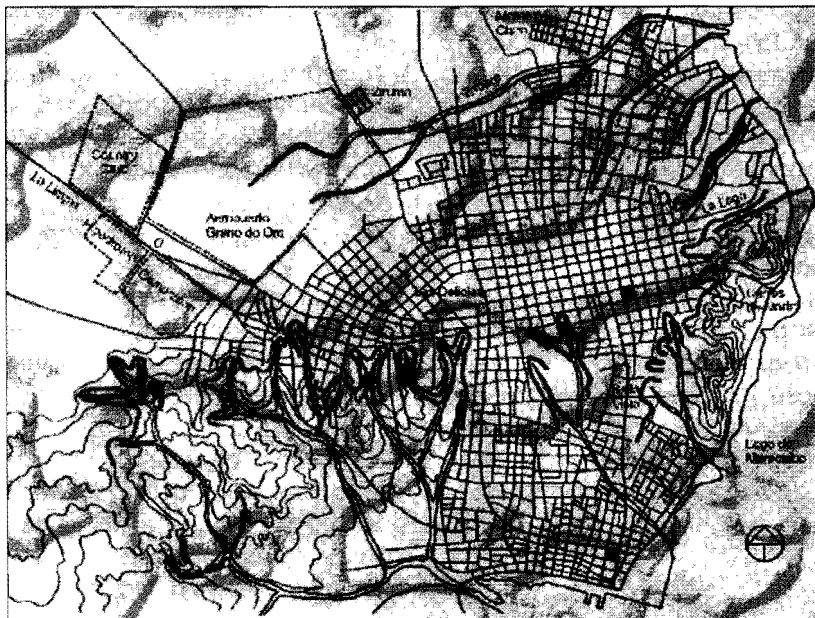


Figura 1

tradicional. Sin embargo es necesario aclarar que esta expansión se limitaba en su mayor parte a un simple **trazado y desmonte** de las calles, sin otra intervención al nivel de infraestructura, buscando establecer un orden en la rápida creación de solares urbanos que ofrecer al mercado inmobiliario. En 1936 menos de la mitad de la superficie total del ensanche se encontraba ocupada, lo que muestra que el proceso acelerado de trazado y desmonte respondía a grandes expectativas inmobiliarias.

El ensanche se inicia con la traza reflejada en el plano de 1927 (figura 2), que consistía de un ordenamiento ortogonal de 60 manzanas en torno a la parte central de Bella Vista basado en la subdivisión realizada a fines del XIX con motivo de la operación inmobiliaria del tranvía; y la proyección de este ordenamiento ortogonal hasta la carretera de Las Delicias, a ambos lados de la avenida 5 de Julio y la carretera de El Paraíso (Dr. Portillo). Sobre esta última, y por iniciativa de los petroleros, se instala en la primera mitad de los años veinte el Country Club, mientras que en sus cercanías se construyen algunas viviendas que dan inicio a un proceso de urbanización autónomo de aquel del ensanche. Simultáneamente se produce la mudanza del hipódromo desde su localización inicial cerca de Bella Vista a sus nuevas instalaciones adyacentes al centes al Country Club, consolidando la

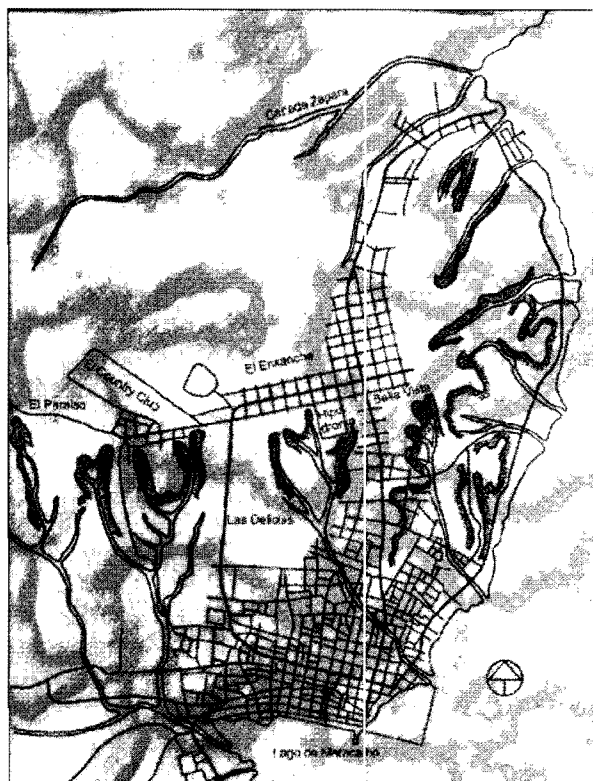


Figura 2
Maracaibo 1927

vocación burguesa del sector, mientras que hacia el oeste se construye el aeropuerto Grano de Oro, dando inicio a la concentración de equipamientos que terminaran definiendo los límites del ensanche en esa dirección (figura 3).

Durante la primera mitad de los años veinte el urbanismo petrolero se caracterizó por instalaciones de apoyo logístico a las zonas de extracción, por lo que privaba en su localización el acceso al Lago, principal ruta de comunicación con las zonas productoras y con el exterior. El inicio del ensanche propició la conformación del eje urbano-petrolero del callejón La Lago, que desde la planicie baja hasta la costa cerca del campo de la Mene Grande. Sobre este callejón se construyeron a finales de los veinte y comienzos de los treinta las colonias de La Lago, Bella Vista y Las Delicias, como campos cerrados que incluían viviendas, escuela, hospital, comodato, oficinas y club social. La construcción de las colonias contribuyó a la caracterización del ensanche como ciudad nueva asociada a patrones de vida que por mucho tiempo prevalecieron como "ideales" para las clases medias y altas, vinculadas en principio al concepto del suburbio, pero que derivaron hasta conformar una replica del modelo característico de las ciudades medias norteamericanas.

En la zona central del ensanche se logra mantener la regularidad de la cuadrícula debido al trazado perpendicular entre Bella Vista y 5 de Julio, pero según se avanza hacia el norte la primera de ellas da un giro hacia el noreste asumiendo un trazado paralelo a una cañada a la que acompaña hasta llegar a la costa. Este leve giro de Bella Vista cambia la dirección del principal eje ordenador de la trama, provocando un problema de geometría que no pudo ser resuelto y demuestra la ausencia de proyecto más allá de la traza inicial (figura 3).

Período 1936-1949: inicios del ensanche occidental

Este período se inicia con la presidencia del general López Contreras, quien gobernó entre 1935 y 1941 y durante cuyo mandato se construyó el primer acueducto de agua potable de Maracaibo. Le siguió en la presidencia otro gomecista, el general Medina Angarita, quien gobernó desde 1941 hasta 1945, cuando fue depuesto por el golpe de estado del 18 de octubre. Se instauró una Junta Revolucionaria de Gobierno que dio paso al gobierno de Rómulo



Figura 3
El ensanche de Pérez Soto

Gallegos, derrocado en 1948 por un nuevo golpe de estado que conducirá a la dictadura de Pérez Jiménez. Se trata de un periodo dominado en su primera parte por la crisis económica mundial iniciada en 1929, que se supera a partir de 1940 debido a la Segunda Guerra Mundial, de gran impacto en la economía nacional y local por el aumento en la demanda de petróleo. Se repiten altas tasas de crecimiento demográfico y la población pasa de 110.010 habitantes en 1936 a 235.750 en 1950.

La gran superficie desocupada en el ensanche de Pérez Soto permitió absorber la demanda de las clases medias y altas durante los cuarenta, propiciando la no continuación de la expansión del ensanche, donde las actuaciones se limitaron a completar algunas tramas en sus bordes, quedando incompleta la expansión hasta el límite natural de la cañada Zapara. Es interesante destacar lo que al respecto señala el informe elaborado en 1944 por el urbanista español Amos Salvador, a solicitud del gobierno regional: "Conviene advertir que, a primera vista, el ensanche ocupa una extensión desproporcionada con la densidad de población que sobre esta área vive. Una de las primeras medidas que habría que adoptar para la obligada y conveniente ordenación de este ensanche debería ser fijar los límites de esta ampliación de la ciudad, a fin de conocer la extensión exacta del área dentro de la cual se han de realizar los trabajos necesarios para dotar al ensanche de todos sus servicios generales. Lo que necesita este ensanche es ser continuado con actividad, método y orden, completando la pavimentación de las calles que hoy solo están trazadas y

dotándolas de sus servicios generales de calzadas, aceras, arbolado, acueducto, cloacas, redes eléctricas para luz y fuerza, etc." (Guerrero, 1970).

A pesar de la abundancia de lotes disponibles, durante la década de los cuarenta se urbaniza la planicie entre Las Delicias y El Paraíso a partir de dos desarrollos independientes que llegaron a integrarse conformando el ensanche occidental. Este nuevo proceso de urbanización se origina por la mudanza del Country Club y el hipódromo a sus nuevas instalaciones en la Limpia, liberándose los terrenos que ocupaban hasta entonces, lo que propició la urbanización de la carretera de El Paraíso a partir del núcleo original de los años veinte mediante las urbanizaciones Santa María y Sucre. Pero el desarrollo urbanístico más significativo se produce sobre el sector de la Baralt, donde se construyen varios equipamientos y sus respectivas carreteras de acceso que servirán de base al ordenamiento urbano del sector. Entre estos equipamientos se encuentran el liceo Baralt (1940) al final de la avenida del mismo nombre, el hospital Quirúrgico (1943) y la Facultad de Medicina, el cuartel Libertador (1945) y la nueva terminal de Grano de Oro (1948-1949) que propiciaran la prolongación de la avenida 5 de Julio. Sobre estas carreteras de acceso convertidas en avenidas se lleva a cabo una operación inmobiliaria que crea un espacio urbano de prestigio para la alta burguesía. Sin embargo la ocupación intensiva del ensanche occidental solo se producirá durante la década siguiente, al tiempo que se reforzara el sentido de límite urbano con la construcción de la

Escuela Nacional de Enfermeras, Facultad de Odontología, Residencia de Estudiantes, Hospital Universitario y Escuela de Petróleo, que conforman el núcleo originario de la Ciudad Universitaria de LUZ (figura 4).

Durante los cuarenta las políticas públicas en materia de vivienda y urbanismo inician un cambio de orientación de gran impacto para el futuro de la ciudad. En 1928 se había creado el Banco Obrero (actual Inavi) que inicia la política de intervención oficial en el mercado de la vivienda con el propósito de atender la demanda de los grupos de bajos recursos. La primera obra del Banco Obrero en Maracaibo es la urbanización Bella Vista, construida entre 1937 y 1940 en dos manzanas del ensanche sobre la carretera de El Paraíso. Pero las actuaciones posteriores se disocian del ensanche, como es el caso del parcelamiento Monte Claro (18 de octubre), construido para albergar a las familias desalojadas del barrio localizado en la ciega del Brasil, y que inicialmente comprendió 40 hectáreas organizadas en cuadrícula que incluía plaza, iglesia, mercado y otros servicios. Este nuevo ensanche destinado a grupos de pocos recursos se construyó al norte de la cañada Zapara con una orientación distinta a la del ensanche original, vinculándose únicamente a través de la prolongación de la calle Santa Rita.

Período 1948-1958: Consolidación del ensanche

El último período en la construcción del ensanche se produce durante la dictadura de Pérez Jiménez, caracterizada por la combinación de represión

política y bonanza económica propulsada por las extensas concesiones otorgadas a las compañías petroleras. Esta situación enfatiza la influencia cultural de los EE.UU., que se convierte en hegemónica a pesar de las importantes migraciones provenientes de una Europa empobrecida por la guerra, lo que contribuyó a que la población pasara de 235.750 habitantes en 1950 a 421.872 en 1961.

El gobierno de Pérez Jiménez se asocia con las grandes obras de vialidad, cuyo ejemplo más significativo es Caracas, donde las autopistas pasan a formar parte fundamental del modelo urbano. En Maracaibo el impacto urbano fue a un nivel distinto puesto que en 1950 era una ciudad muy extensa pero con muy bajos niveles de ocupación y urbanización, caracterizada por una persistente dualidad urbana y un conjunto de desarrollos satelitales poco articulados. Este disperso conglomerado urbano se estructuraba a partir de un conjunto de vías que en forma radial convergían en la ciudad vieja, resaltando su carácter de ciudad central. Estas radiales todavía eran carreteras tipo "lomo de perro" con fuerte peralte y sin tratamiento de brocales, aceras u otros elementos urbanos, como es el caso de Bella Vista, Milagro, Haticos, Delicias, La Lago y La Limpia.

Durante los años cincuenta la acción urbanística se orientó a la consolidación del ensanche y la introducción de la planificación urbana con el Primer Plano Regulador de Maracaibo, mediante el cual se quería reforzar la unidad urbana a través de una vialidad estructurante. Es así que se completa la urbanización del ensanche,

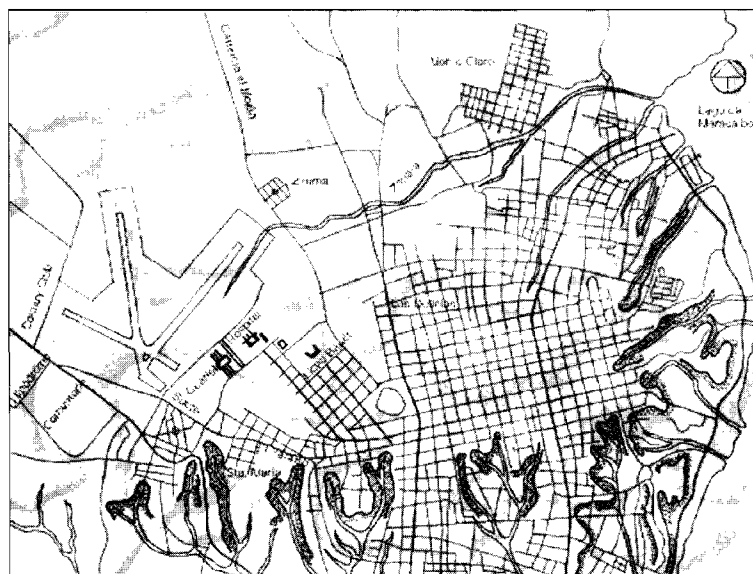


Figura 4
Maracaibo. Años 40

incluyendo los intersticios entre los desarrollos independientes del sector occidental, lográndose la integración y continuidad de sus diferentes tramas (figura 5). Se introducen nuevas tipologías residenciales con la construcción de viviendas multifamiliares en edificios de poca altura así como en las primeras torres de apartamentos, al tiempo que se construyen los primeros centros comerciales y entidades financieras en Bella Vista y 5 de Julio. Con ello se reafirma el carácter de "ciudad media norteamericana" que estaba adquiriendo el ensanche, cuyo mejor exponente son el supermercado Todos (Cada) en Bella Vista y la tienda por departamentos Sears en la avenida 5 de Julio, que en ese entonces se convierte en el centro más dinámico y moderno de la ciudad, con fisonomía y cultura de uso propias de una main street norteamericana. A finales de los cincuenta se puede considerar concluida la urbanización del ensanche; diez años después se inicia un intenso proceso de transformación donde la "quinta" demuestra su versatilidad para adaptarse a nuevas funciones terciarias, mientras que el gran tamaño de las parcelas originales favorece la sustitución tipológica de las quintas por torres de viviendas multifamiliares en propiedad horizontal.

Las otras formas de construcción de la ciudad

"Es así como en Maracaibo, conjuntamente a la formación de un sector social privilegiado, más o menos heterogéneo, y a un proletariado emergente, que colma rápidamente la oferta laboral, aparece un sector social netamente urbano y en rápida expansión, que excluido del mercado de trabajo se consagra a "rellenar" los espacios remanentes de la economía formal. Es este sector, identificado como población marginal, que será objeto de una evidente exclusión social y de una segregación en el espacio urbano" (Echeverría, 1995).

Estos grupos sociales representan la diversidad cultural y económica que interviene en el proceso de formación de la ciudad durante el período en estudio, asociándose a diferentes formas de producción del hábitat. Durante esos años los grupos medios y altos vieron satisfechas sus expectativas y necesidades a través del ensanche, con fenómenos internos de segregación espacial que produjo áreas específicas para la alta burguesía. Por su parte los grupos medio-bajos fueron responsables de la construcción del

hábitat tradicional-popular que define la corona de barrios en torno a la ciudad histórica (Santa Lucía, Veritas, Belloso, Tránsito y Corito). Esta forma de producción del hábitat se fundamenta en la ocupación legal de tierras públicas o privadas a partir de un urbanismo de agregación a lo largo de caminos y trochas, definiendo tramas irregulares con viviendas tradicionales que posteriormente adoptan diversas variantes reducidas de la quinta en parcelas pequeñas. Esta modalidad de urbanización supera la primera corona en torno a la ciudad vieja y se expande hacia las zonas periféricas del ensanche, las menos apetecibles desde el punto de vista inmobiliario. A partir de los años treinta las intervenciones públicas se orientaron a la satisfacción de la demanda representada exclusivamente por este grupo social.

Por último están los grupos sociales que ven sus opciones limitadas ante la carencia de recursos y su exclusión de la oferta pública, lo que propicia las invasiones de tierras y la creación de la ciudad informal o precaria, en forma limitada al comienzo hasta convertirse actualmente en la forma dominante de construcción de la ciudad. Entre los años treinta y cincuenta las invasiones se producen sobre terrenos desechados tanto por el ensanche como por el hábitat popular-tradicional, bien porque sus condiciones topográficas no permitían su urbanización racional, bien por su lejanía en relación con las áreas de expansión, lo que propicia ocupaciones irregulares prácticamente en todos los márgenes de la ciudad construida. En el margen oriental del ensanche, sobre terrenos muy irregulares, se produjo la extensa franja de ocupación precaria de los Cerros de Marín y Valles Fríos (1936-1939). En el margen meridional del ensanche ocurrió otro tanto, y así los ranchos empezaron a ocupar las áreas más irregulares entre la ciudad vieja y la ciudad nueva, extendiéndose por Primero de Mayo hasta ocupar extensas zonas a ambos lados de la Limpia y penetrar después en forma aislada en el sector de Cañada Honda y extenderse por la franja de colinas que bordean Los Haticos. Este fenómeno de ocupación marginal empieza a extenderse también a las tierras llanas entre el aeropuerto y la costa del Lago, bordeando los márgenes de los desarrollos aislados del sector. Este cerco a la ciudad construida de finales de los cincuenta supuso que los nuevos crecimientos formales no pudieron ser extensión de los existentes y debieron "saltar" los asentamientos irregulares, creando **periferias interiores** que segmentan la continuidad de la ciudad formal (figura 5).

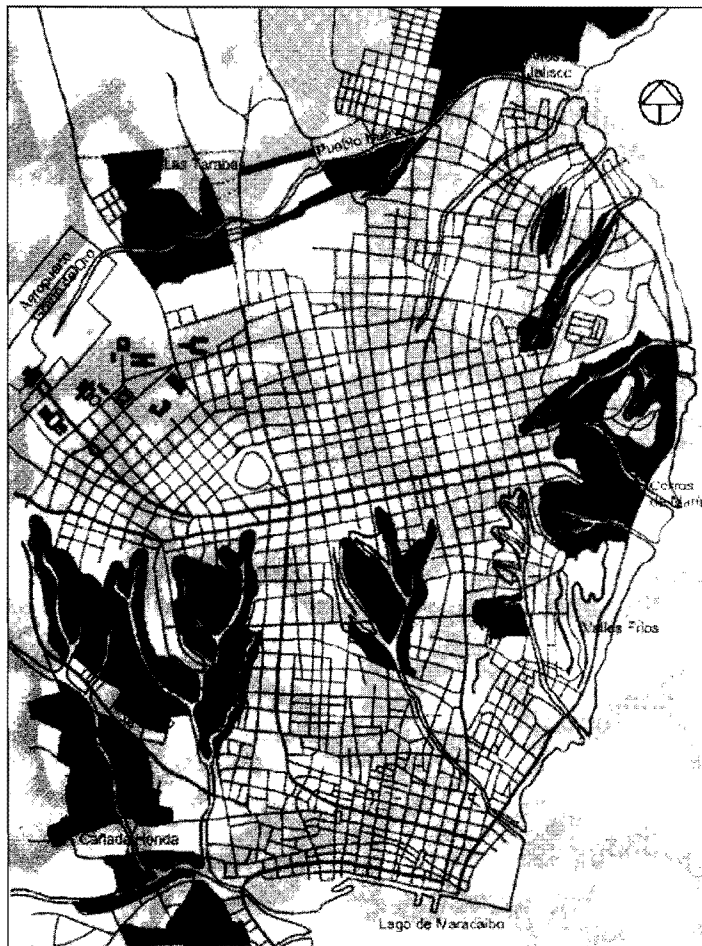


Figura 5

■ Áreas de ocupación precaria

Los nuevos instrumentos urbanísticos: plan de vialidad y plan regulador

Según Terán, la construcción de la ciudad a partir de proyectos de ensanche que intentan concentrar en un único proceso toda la expansión urbana pierde vigencia al orientarse exclusivamente a la satisfacción de las demandas de la burguesía, dejando sin atención las demandas de los grupos de menos recursos, por lo que simultáneamente con la construcción de los ensanches se producen otros procesos de construcción que responden a un "proceso de formación de la ciudad diversificado en su origen económico y en su forma de producción". Cuando estos procesos llegan a ser cuantitativamente mayores que los propios del ensanche se produce el agotamiento del modelo y se abre el camino al "planeamiento urbano en su sentido moderno" (Terán, 1982).

La introducción del planeamiento moderno en Maracaibo es consecuencia de la adopción de políticas nacionales en materia de urbanismo,

aún cuando existe una correspondencia temporal entre ese hecho y el agotamiento del modelo del ensanche, que se venía gestando desde los años cuarenta al imponerse una modalidad de construcción basada en la "urbanización" como pieza autónoma que se disocia del ensanche.

La ruta hacia el planeamiento moderno se inicia en 1946 con la creación de la Dirección de Urbanismo y la Comisión Nacional de Urbanismo, adscritas al MOP, que "reflejaban la importancia que había alcanzado la nueva disciplina de planificación en el sector público" (Almandoz, 1997). El **plano regulador** funcionalista se constituye en el instrumento por excelencia, propiciado por una generación de ingenieros, arquitectos y urbanistas formados en los Estados Unidos que pasan a integrar los nuevos organismos de planificación al nivel nacional. El primer ejemplo de este enfoque moderno es el Plano Regulador de Caracas, presentado por la Comisión Nacional de Urbanismo en 1951, seguido en 1953 por el Plano Regulador de Maracaibo.

Estos primeros planos reguladores se apoyaban en modernas teorías urbanas que concebían la ciudad como un organismo funcional basado en la separación de las funciones urbanas, con las áreas de vivienda organizadas y agrupadas en Unidades Vecinales que se relacionaban entre sí y con el resto de las funciones urbanas a través de un sistema vial jerarquizado y diferenciado funcionalmente, sustituyéndose la concepción tradicional del "continuum urbano" por la ciudad como agrupación de partes que se relacionan a través del sistema vial estructurante (Lewis, 1968), por lo que en el plan asume gran relevancia los análisis de tránsito, en los cuales los norteamericanos eran grandes especialistas.

En Maracaibo los estudios de vialidad demostraban la necesidad de un puente sobre el Lago que permitiese interconectar el sistema nacional de vialidad a través de la troncal del Caribe, y la importancia funcional del casco urbano, que en ese entonces actuaba como una **ciudad central** que concentraba los servicios y fuentes de trabajo. De acuerdo con ello el Plan de 1953 propone una autopista regional periférica (troncal del Caribe) con la cual se pretende definir el límite Oeste de la ciudad, de

la cual derivan dos tramos que comunicarían con la prevista cabecera del puente sobre el Lago al norte de la ciudad vieja y con el nuevo puerto al sur de ella. El esquema se completa con las llamadas vías de penetración al centro, que como su nombre indica, incluía todas las carreteras radiales históricas, cuya consolidación urbanística correspondió al gobierno de Pérez Jiménez.

Este esquema vial da forma a la ciudad futura, acompañado por una zonificación bastante simple donde se plantea la vocación industrial del sur de la ciudad, la expansión del aeropuerto Grano de Oro y la consolidación de un extenso cuadrante como "área educativa", germen de la localización de la Universidad del Zulia. El problema de la emergente ciudad precaria se obvia estableciendo como "áreas verdes y parques" todas las zonas de topografía muy irregular no aptas para procesos racionales de urbanización (ocupadas en forma precaria desde hacia tiempo), y bordeando toda la ciudad por una franja continua de "parques" al estilo de los anillos verdes ingleses (figura 6).

Mientras que el ensanche se centraba en la generación de lotes urbanos, los planes

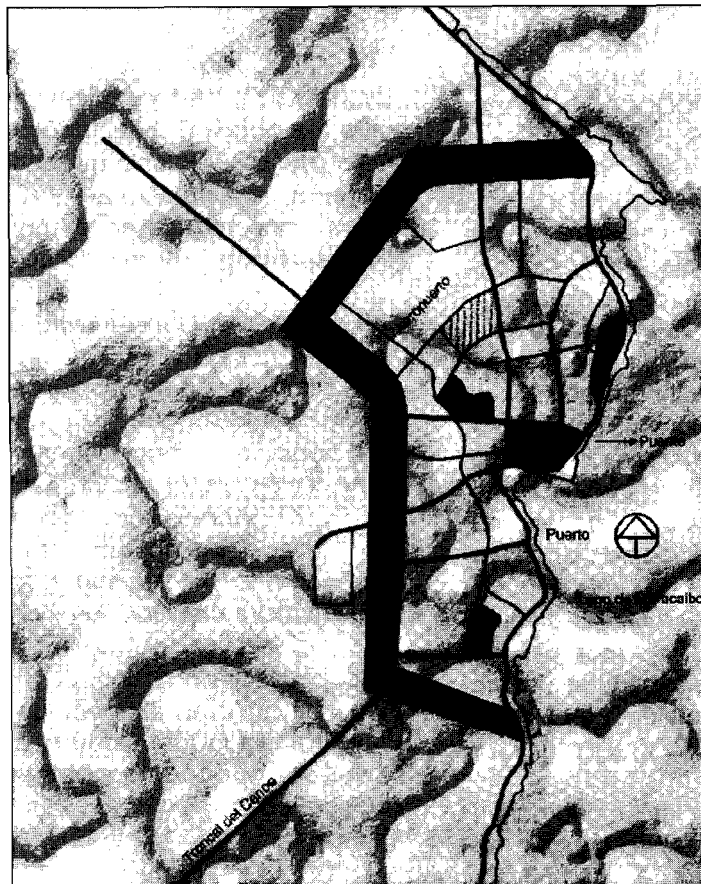





Figura 6:
Plano Regulador de 1953

-  Área educativa
-  Áreas verdes y parques
-  Ciudad central

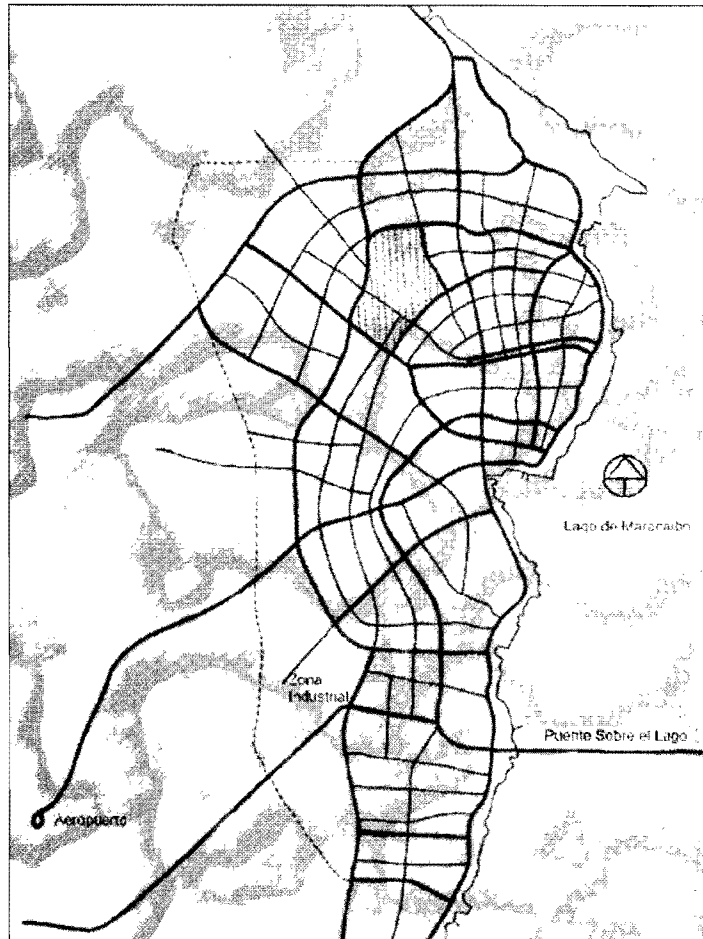


Figura 7:
Plano Regulador de 1968

▨ Ciudad Universitaria
L.U.Z.

reguladores dan prioridad a los problemas de estructura urbana, pero dejando sin consideración las tramas específicas que generan los lotes urbanos. Ello es consecuente con el concepto de ciudad antes señalado, imponiéndose un modo de construcción de la ciudad basado en la vialidad estructurante y en el desarrollo de conjuntos habitacionales autó-autónomos, tanto públicos como privados, lo que genera una morfología basada en la agregación o yuxtaposición de tramas derivadas de la urbanización o invasión de propiedades rurales.

El Plano Regulador de 1953 perdió vigencia cuando los estudios específicos establecieron que la mejor ubicación del puente sobre el Lago era al sur de la ciudad. Su inauguración en 1961 obligó a la Dirección de Planeamiento del MOP a elaborar un Plan General de Vialidad que permitiese la conexión entre el puente y el sistema vial urbano y regional. Este Plan incluyó la construcción de una autopista central urbana que interconecta la cabecera del puente con todas las radiales históricas y una circunvalación semi-expresa que bordearía la futura ciudad vinculando entre sí todas las conexiones de

carácter regional. Las perspectivas de "colonización" del territorio que ofrecían estas dos importantes vías, incrementando el valor de uso de tierras vírgenes hasta entonces, junto con una grave crisis económica y un pronunciado incremento en la inmigración rural, propicio que se produjeran extensos procesos de invasión hacia el oeste y el sur generando una desordenada ocupación del territorio. Los organismos municipales encargados del problema de la vivienda se sumaron a este proceso de "colonización dispersa" y empezaron a posicionarse sobre las futuras áreas de expansión, como es el caso de las urbanizaciones San Miguel y Amparo, construidas sobre los márgenes de la futura circunvalación.

Ante la superación de los planes de los cincuenta se produce a fines de los sesentas una segunda generación de planes reguladores, con el de Maracaibo presentado en 1968 por la Dirección de Planeamiento del MOP. En él se mantienen los criterios funcionalistas con un sistema vial en trama jerarquizada y diferenciada funcionalmente, donde cada categoría de vía, con un perfil y tratamiento determinado, cumple una función

específica dentro de la estructura urbana (figura 7). Al igual que en el Plan de 1953 prevalecen los aspectos generales de estructura urbana sobre los particulares del parcelario, enfatizando la continuidad urbana a través de los sistemas viales de mayor jerarquía. Este esquema fracasa al no construirse las mallas que hubiesen permitido la distribución de las funciones sobre el territorio, lo que supone que las radiales y las dos grandes circunvalaciones deben asumir papeles que no les corresponden. Las mallas recolectoras son sustituidas por las trochas rurales preexistentes, de trazados y anchos totalmente inadecuados, que son ocupadas de forma tan intensa que el gobierno local no tiene otra alternativa que incorporarlas al plan y tomar acciones para su consolidación. El resultado es un gran esquema vial "contemporáneo" que sirve de soporte a tramas irregulares inadecuadas que deben su origen a una estructura rural que permitía el acceso a los hatos preurbanos, que a su vez se convierten en la "unidad de urbanización" tanto para la ciudad formal como para la informal (figura 8).

CONCLUSIONES

El ensanche constituye una **forma de construcción de la ciudad** donde el gobierno local define la trama de calles, favoreciendo la creación de parcelas urbanas que entran en el mercado inmobiliario privado. Se caracteriza por su morfología, definida por una trama regular y una ocupación inicial conformada casi exclusivamente por quintas, pues si bien ambas características están presentes en otras partes de la ciudad y en períodos diversos, en el ensanche conforman un **continuum urbano** a escala solo comparable con la ciudad histórica. El ensanche no constituye un **proyecto** ya que se construye a lo largo de tres décadas por extensión de la implantación inicial definida por los ejes estructurales de Bella Vista y 5 de Julio. Únicamente en el sector de El Paraíso existió un proyecto de urbanización privado que rebasó ampliamente sus objetivos inmobiliarios debido a su asociación con la instalación de grandes equipamientos urbanos. Esta ausencia de proyecto lo aproxima más al modelo estadounidense de **implantación** de la cuadrícula en

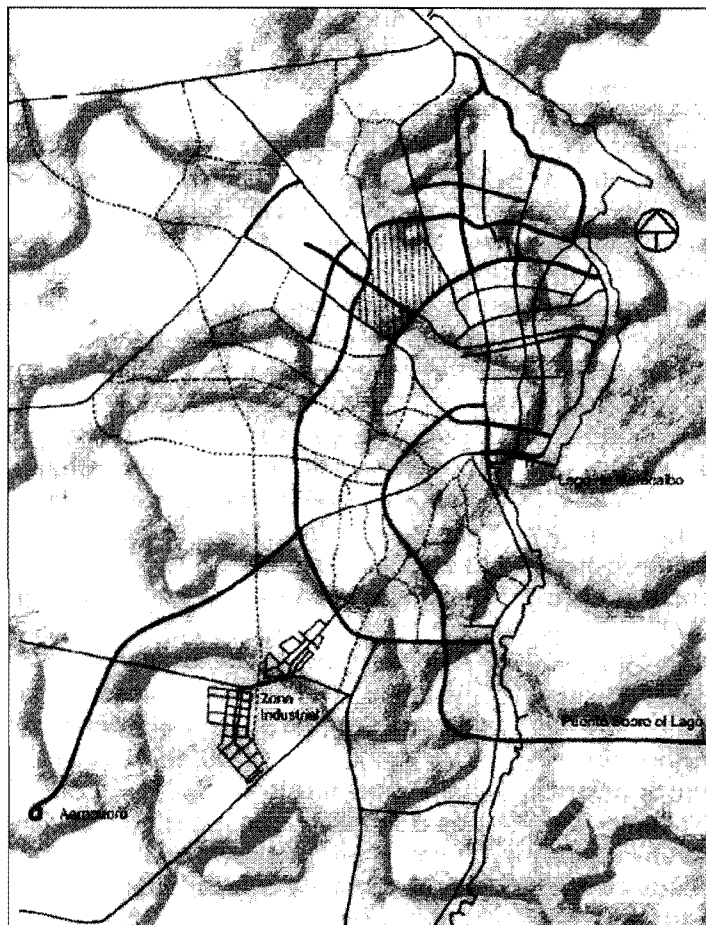


Figura 8: Vialidad en 2000

- Vialidad construida desde 1960
- Vialidad anterior a 1960
- Trochas consolidadas

el territorio que al modelo europeo de proyecto de ciudad. El ensanche creó tierra urbana destinada a las clases medias y altas, por lo que quedaban sin satisfacer las demandas de grupos cada vez más numerosos. A lo interno se produjeron fenómenos de **segregación espacial** con clara diferenciación social por sectores, mientras que a lo externo se inician desde temprano fenómenos de invasión y ocupación irregular en sus márgenes. Como instrumento de **anticipación y ordenamiento** del crecimiento urbano, fue utilizado en Maracaibo con absoluto sentido práctico, al estilo norteamericano, que logra superar la estructura rural al propiciar un orden en la generación de tierra urbana a partir de su imposición sobre las preexistencias rurales (propiedad de la tierra y caminos rurales). Su éxito como instrumento de **control** radica en su simplicidad, basado en una cuadrícula extendible sobre el territorio a partir del marcaje de sus calles, donde la urbanización es un proceso posterior. Sobre él aplicaron regulaciones elementales que prácticamente dejaban su desarrollo en manos de las "reglas del mercado".

Por su parte los planes reguladores abordan una realidad urbana mucho más compleja dentro de un ambiente cultural y económico donde prevalece la planificación normativa. El punto máximo en esta tendencia lo constituyen los estudios de flujos, que propician esquemas ideales de circulación en la forma de mallas jerarquizadas. Dentro del tema que nos ocupa, el principal problema de estos planes radica en que no generan tierra urbana de forma directa al no contemplar el diseño de las tramas en las que se apoya la actividad residencial. Esta situación se agrava por cuanto el plan no contó con el apoyo financiero necesario para construir las mallas requeridas para el cumplimiento de sus objetivos; ni los instrumentos de gestión que permitiesen superar las preexistencias rurales, que pasaron a ser dominantes en la definición de un urbanismo de hatos y trochas.

REFERENCIAS

- Almandoz, A. (1977). **Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)**. EQUINOCIO, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- Echeverría, A. (1995). **Los asentamientos irregulares en el proceso de urbanización de Maracaibo: la formación de la ciudad precaria**. Facultad de Arquitectura, Universidad del Zulia, Maracaibo. Trabajo ascenso a profesor Titular.
- Guerrero Matheus, F. (1970). **En la Ciudad y el Tiempo**. Maracaibo.
- Lewis, D. (1968). **La Ciudad: Problemas de Diseño y Estructura**, Editorial Gustavo Gili, Colección Ciencia Urbanística, Barcelona, 1968.
- Machado, M., Quijano, E., y Rodríguez-Espada, E. (1994). **La Otra Ciudad: La génesis de la ciudad petrolera de Maracaibo**. Facultad de Arquitectura, La Universidad del Zulia, Maracaibo.
- Morris, A.E.J. (1984). **Historia de la forma urbana**. Editorial Gustavo Gili S.A, Barcelona.
- Sempere, M. (2002). **Maracaibo 1927: Los inicios de la ciudad contemporánea**, revista PORTAfolio, número 4, Facultad de Arquitectura y Diseño, La Universidad del Zulia, Maracaibo.
- Terán, F. (1982). **Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)**. Alianza Universidad, S.A. Madrid.