

El método histórico en la comprensión del hecho urbano

Caso de estudio: Maracaibo en las primeras décadas del siglo XX

The historical method in the comprehension of the urban event

Study Subject: Maracaibo in the first decades of the 20th century

Elisa Quijano

Arquitecta, Profesora de la Escuela de Arquitectura

Facultad de Arquitectura y Diseño

Universidad del Zulia, Maracaibo - Venezuela

eisamq@cantv.net

RESUMEN

El artículo establece el aporte del método histórico en el análisis de los procesos urbanos, tomando como objeto de estudio la división de la ciudad de Maracaibo en dos núcleos separados y diferenciados durante la coyuntura histórica de la explotación petrolera. El rastreo, análisis e interpretación de fuentes primarias constituyen las herramientas, propias del método histórico que, con el análisis urbano y tipológico, propios de la disciplina arquitectónica, permiten reconstruir el proceso e integrar las diversas determinantes que intervienen en la concreción del hecho urbano. Así, se comprueba que la complejidad de los procesos urbanos sólo es posible de explicar a través de un enfoque interdisciplinario, la metodología histórica incorpora la interpretación de los procesos económicos, políticos, sociales y culturales que inciden en su concreción, permitiendo una mejor comprensión del momento y de aquellos acontecimientos, acciones y decisiones que explican el fenómeno urbano en la corta, mediana y larga duración.

Palabras clave:

Maracaibo, historia urbana, procesos urbanos, petróleo, interdisciplinariedad, metodología histórico-arquitectónica.

ABSTRACT

The article establishes the contribution that the historical method gives to the urban process's analysis, the study subject was the division of Maracaibo city in two centers, both of them were separated and different from each other, taking place during the historic joint of the petroleum exploitation. Search, analysis and interpretation of the primary sources are the main historical method's instruments which, in addition with the urban analysis allow to rebuild the process and to integrate several determinants that helped with the making of the urban event. Proving us that the urban process's complexity can be explained only through an interdisciplinary view; the historical method incorporates the interpretation of cultural, social, political, and economic processes, allowing a better comprehension of the historical moment, its events, its actions and its decisions that explain the urban phenomenon in short, medium and long time duration.

Key words:

Maracaibo, urban history, urban process, oil, interdisciplinary, historical-architectural methodology



Introducción

El estudio de las ciudades y su proceso de transformación es un tema sumamente complejo, debido a la multiplicidad de factores que inciden en su concreción; es por eso que, en todo estudio urbano, se hace necesario el concurso de diferentes disciplinas que se aboquen desde cada área de conocimiento a la comprensión, análisis y evaluación de la complejidad de los procesos. En este caso, se propone abordar el estudio de los hechos urbanos desde una perspectiva interdisciplinaria que conjugue el análisis urbano-arquitectónico con los aportes del método histórico.

La importancia de acercarse al conocimiento urbano, desde la perspectiva del proceso de su construcción en el tiempo, fue el tema fundamental tratado por Aldo Rossi en su libro *La arquitectura de la ciudad*. La valoración de la dimensión histórica de la ciudad se convierte en la base de su teoría, considerando la ciudad como depositaria de "la memoria colectiva de los pueblos, y como la memoria está ligada a hechos y a lugares, la ciudad es el locus de la memoria colectiva" (Rossi, 1966:191); señala también que "es probable que este valor de la historia, como memoria colectiva, entendida por lo tanto como relación de la colectividad con el lugar y con la idea de éste, nos dé o nos ayude a entender el significado de la estructura urbana, de su individualidad, de la arquitectura de la ciudad que es la forma de esta individualidad" (p.193). Rossi establece que el método histórico es el que puede ofrecernos la verificación más segura de cualquier hipótesis sobre la ciudad, ya que "la ciudad es por sí misma depositaria de la historia", así, "la ciudad y la región, la tierra agrícola y los bosques se convierten en la cosa humana porque son un inmenso depósito de fatigas, son obras de nuestras manos; pero en cuanto patria artificial y cosa construida pueden también atestiguar valores, son permanencia y memoria. La ciudad **es** en su historia" (p.64, negritas del autor).

El objeto de estudio, en este caso, se centra en un hecho concreto: la división de la ciudad de Maracaibo en dos núcleos¹: el de origen y el nuevo: "*la otra ciudad*"², que se conformó en un momento histórico en el que se transitaba desde una economía agro-exportadora a otra minero-extractora, lo cual nos remitía a las décadas de 1920 y 1930. A partir de este momento, aplicando el método histórico, se retrocede en el tiempo, rastreando a través de las fuentes, aquellos acontecimientos, acciones y decisiones que permiten explicar el proceso urbano en la corta, mediana y larga duración.

Además, la sociedad se autorepresenta³ en la ciudad. Así, una ciudad dividida en dos: la tradicional y la nueva, nos sugiere la existencia de dos tipos de sociedades conviviendo en espacios distintos pero formando parte de un mismo conglomerado urbano. La importancia de estos comportamientos sociales en la conformación del espacio urbano hizo necesario que en las operaciones historiográficas de análisis y síntesis se incluyera la caracterización de esa sociedad antes y después del petróleo, los usos y valores hacia el espacio urbano y el significado que adquiriría este proceso histórico en la sociedad del momento, para lo cual la aplicación de la metodología del análisis histórico resultaba pertinente.

El resultado fue una comprensión del momento histórico y su representación en el espacio urbano que conjugaba la rigurosidad en el rastreo de las fuentes propias del método histórico con las operaciones de análisis urbano y tipológico propias de la disciplina arquitectónica⁴.

1. El encuentro con la información: objetivos y categorías de análisis

Teniendo como objetivo el explicar los acontecimientos, acciones y decisiones que originaron un esquema de crecimiento urbano caracterizado por la separación de dos núcleos distintos y distantes en la ciudad de Maracaibo durante los inicios de la explotación petrolera y el significado que asumían estos acontecimientos en la sociedad del momento, se partió de tres "ejes estructuradores del estudio": lo urbano, la resultante física; el petróleo, el elemento determinante en los grandes cambios que se sucedían; y lo social, el campo en el que se desarrollaban los procesos que luego se plasmaron en el espacio urbano.

A partir de allí, se establecieron categorías de análisis para cada uno de estos ejes, que permitieron ordenar la información y encauzar su búsqueda. Para el análisis urbano se hizo necesario identificar cuáles fueron las acciones en la construcción de la ciudad, quiénes tomaron las decisiones para su concreción y bajo qué esquema de valores. Además de los análisis de la traza urbana y de los espacios importantes en la ciudad, se hizo énfasis en el análisis de los equipamientos y servicios urbanos que, como definidores de estándares urbanísticos, reflejaban la calidad de vida del habitante y el nivel de progreso alcanzado; así como el análisis de la propiedad del suelo permitió establecer las tendencias de crecimiento de la ciudad. La tipología edificatoria, principalmente en el área residencial, permitió explicar el modelo de vida y las costumbres que formaban parte del imaginario de la época. Estas categorías permitieron definir las formas de crecimiento de la ciudad, los sectores de mayor importancia, la imagen urbana, los modelos imperantes o implantados, la incorporación de nuevos elementos o los cambios en el modelo de ciudad.

La densidad de población y el tipo edificado, los actores sociales, los usos y costumbres, el significado y valoración hacia el espacio urbano, la mentalidad e imagen de la ciudad deseada, los comportamientos y las formas de esparcimiento y entretenimiento constituyeron las categorías para el análisis de lo social que permitieron la caracterización de esa sociedad – con sus costumbres y comportamientos– antes y después del petróleo, los usos y valores hacia el espacio urbano y el significado que adquirió este proceso histórico en la sociedad del momento.

Por otra parte, la caracterización de la migración petrolera, su localización en la ciudad, el tipo de asentamiento empleado, el uso que hacían de la ciudad, su actitud hacia ella, la relación con el habitante local, la imagen de la ciudad vista desde el extranjero y sus costumbres y comportamientos, conformaron las categorías del eje petrolero. La información recogida y ordenada en las categorías descritas permitió realizar las operaciones de análisis y síntesis que llevaron a la comprensión del momento histórico en su totalidad.

2. El acercamiento a las fuentes. Los testimonios que permitieron reconstruir el proceso

Las **publicaciones periódicas** posibilitaron reconstruir el proceso desde la percepción del habitante que experimenta en su vida diaria las transformaciones que se suceden, y sobre las cuales intenta darle la explicación que le permite la proximidad de los hechos. A través de los periódicos y revistas del momento se logró caracterizar la ciudad en los momentos clave – antes y después del impacto petrolero– a través de esta fuente se estableció el estado de los servicios y equipamientos, así como se identificaron los cambios en la ciudad y la posición asumida ante ellos, los requerimientos y necesidades de la población y se caracterizó la mentalidad en cada momento. Se verificó, además, el impacto social de la migración petrolera y las posiciones asumidas ante ella; por otro lado, se identificaron las necesidades de la sociedad y la imagen de la ciudad deseada, se rastreó el proceso de crecimiento hacia el nuevo núcleo y el impacto en la población de los cambios acontecidos en la ciudad; permitió definir el modelo de ciudad progresista y las expectativas de la población ante la imagen urbana del nuevo núcleo. También constituyó una fuente importante en la evaluación de la acción gubernamental en el proceso de construcción de la ciudad.

Un papel fundamental en este estudio lo constituyó la figura de Rogelio Illarramendy, editor de la Revista quincenal *Patria i Ciudad* (1919-21), quien se convirtió en "testigo de excepción" de los momentos que antecedieron a la denominada "época del chorro", además de posibilitar adentrarnos en la mentalidad de una época que comenzaba a experimentar los adelantos que introducía el nuevo siglo. Con una visión conservadora, nos describía minuciosamente la ciudad y nos demostraba que la Maracaibo pre-petrolera no era la ciudad gloriosa, culta, sin vicios y progresista que comúnmente se describe en la historiografía existente y que se resalta en la letra de innumerables poesías de la época.

De las denuncias de Illarramendy se desprendía que la Maracaibo de inicios de siglo era una ciudad con graves problemas de funcionamiento. Los principales servicios y equipamientos urbanos no respondían a las necesidades de la población existente, agravado por el hecho de que estaban en manos de empresas privadas extranjeras que buscaban más un beneficio económico para la empresa que la calidad del servicio que prestaban; además, el costo era tal, que la mayor parte de la población, empobrecida, no tenía posibilidades de adquirirlos o pasaban verdaderas penurias para subsistir en esas condiciones. Maracaibo, para las primeras décadas del siglo XX, era una ciudad atrasada que brindaba una calidad de vida bastante deplorable a sus habitantes quienes, generalmente, mostraban indiferencia o resignación ante la posibilidad de lograr un cambio.

La introducción del automóvil como medio de transporte y las consecuencias importantes que éste trajo al desarrollo urbano eran relatados por el periodista con bastante frecuencia, con la convicción de que, en lugar de transformar el espacio urbano para dar cabida al auto, había más bien que regular y adaptar los nuevos vehículos a la estructura existente de la ciudad. Éste era visto como un factor que empeoraba la situación urbana debido al crecimiento acelerado del parque automotor, a que las calles eran inadecuadas para el tráfico vehicular, al abuso por parte de los choferes, al congestionamiento; por lo que el automóvil "no venía a satisfacer ninguna necesidad pública". Por otra parte, los cines y *dancings* –como nuevas formas de entretenimiento que se introducían en la ciudad– eran considerados como un mal "terrible y pandémico que acaba con el arte clásico", no adecuados a los cánones culturales preestablecidos.

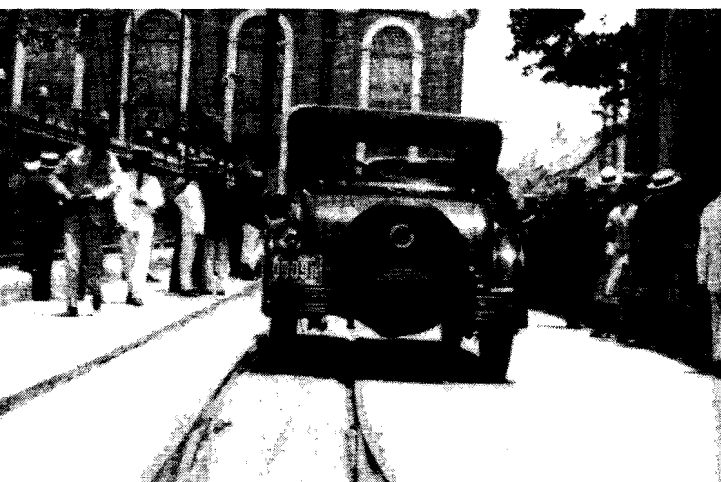


Fig.1. Automóviles y tranvías en las calles de la ciudad.
Fuente: Portillo, 1997:72

El diario *Occidente* (1925-27), con escritos de personalidades como Medina Chirinos, Añez Luengo, entre otros, permitió caracterizar la ciudad en los primeros años de la explotación petrolera, explicar el impacto de la población petrolera en la sociedad y establecer la imagen que adquiriría la conformación de un nuevo núcleo urbano en la mentalidad del momento. Uno de los argumentos más importantes esgrimidos en las páginas de este diario era el carácter transitorio de la migración, demostrando que los petroleros no establecían vínculos con el lugar: "se pueden considerar, más como transeúntes que como inmigrantes". Trabajaban, se enriquecían y luego se iban. No producían nada en beneficio de la colectividad: "consume para sólo elaborar aceite", por lo que las ganancias de la industria petrolera no se revertían en la ciudad ("Sobre Inmigración", en *Occidente*, 14 de mayo de 1927, Año I, N°2, p.3).

Las respuestas del habitante local ante esta invasión de los petroleros iban desde la crítica severa hasta la imitación ciega y adopción de los hábitos extranjeros, con la respectiva pérdida de los propios valores. El culto maracaibero con mentalidad decimonónica se sintió colocado en una situación de desigualdad con respecto a la del visitante, que avasallaba con su dinero y poderío sus viejas costumbres y su propia identidad. Ya desde 1924, el diario *La Columna* denunciaba el afán de las jóvenes generaciones por imitar al extranjero: "...nos hemos dejado llevar por los hábitos del hombre que viene del norte de América, sin alma exquisita y sin *quid* artístico, no es que ellos lo hayan querido imponer, sino que lo imitamos espontáneamente, desde la manera de beber hasta el aire del andar, nos hemos puesto por debajo de ellos" (*La Columna*, 11 de Julio de 1924, Año I, N° 156, s/n).

Los cambios en la economía local como el aumento del consumo, del costo de la vida y la dependencia de la población de la actividad petrolera, la preeminencia de los gastos superfluos en la población, entre otros, eran atribuidos a la "invasión yanqui", la cual había introducido pésimas costumbres que se combinaban con la falta de espíritu público, la indolencia e indiferencia del propio habitante, cuyo objetivo era el enriquecimiento personal"... porque el petróleo llegó a nosotros bruscamente, produciendo una revolución completa en todas nuestras actividades. Apenas se iniciaron las perforaciones, la multitud obrera se agrupó en torno de los explotadores, deslumbrados, nó por el oro negro, que era precisamente para ellos, sino por los *circulitos macizos* que se transparentaban a través de sus alforjas..." ("El Petróleo sí", en *Occidente*, 21 de septiembre de 1927, Año I N°19, p. 9).

Existían también actitudes más imparciales, como era el caso de Carlos Medina Chirinos, el cual tomaba conciencia del momento histórico que le tocaba vivir a la nueva generación, y la poca preparación con que contaban al estar educados en hogares y en una sociedad eminentemente conservadora; entre estas nuevas situaciones estaban:

...el frenesí del auto, la profusión de costumbres exóticas, la escuela gráfica del cinematógrafo, lo sintético del aeroplano, el huracán de las modas con sus tentadores senos desnudos i la casi eliminación de las faldas, la orgía petrolera, la educación laica, las inmensas corrientes de dinero hacia todos los horizontes, la epidemia de libros pornográficos, las bailarinas desnudas en los teatros, el paludismo del cabaret, el escape del divorcio, las caravanas de mujeres disolutas europeas recorriendo a Suramérica, la admirable facilidad de las vías terrestres i marítimas, la pianola, la carestía de la vida en general i la casi nula preparación para las luchas de la existencia que hombres i mujeres actuales, los de la juventud, tuvimos en los hogares... (¿Bebemos más licor i estamos más pervertidos que lo fueron nuestros padres i abuelos?, en Occidente, 28 de agosto de 1927, Año I, N°16, p.2).

Los nuevos procesos urbanos eran reseñados en los artículos de prensa y los avisos clasificados; en ellos se pudo observar el fenómeno de especulación urbana que comenzaba a sentirse con el alza incontrolada de los precios de terrenos e inmuebles y de alquileres, y la transformación acelerada de las funciones urbanas con la proliferación de casas de comercio, bares, moteles y hotelitos que sustituían las antiguas viviendas. Empezaba, también, a surgir la idea de construir una nueva Maracaibo, distinta y moderna. La imagen de esa "nueva Maracaibo" quedó plasmada en una campaña publicitaria que se realizó en el diario *Occidente* con motivo de la construcción, al norte de la ciudad, de la urbanización El Paraíso, en 1930. Se comenzó por establecer el nombre que debía llevar el nuevo parcelamiento, con la participación de la ciudadanía a través de cupones. El periódico proponía el nombre de "Nuevo Maracaibo"; los argumentos en contra establecían que ese nombre "macularía de vieja a esta ciudad" ("Y nosotros decimos que sí", en *Occidente*, 10 de Enero de 1930, año III, N° 489, p.1), también se decía que el "Maracaibo Nuevo" correspondía a una ciudad que acaba de fundarse, o que "un Maracaibo Nuevo es un Maracaibo renovado", que era lo que la Causa Rehabilitadora había logrado. Los argumentos insistían que llamar a ese sector Maracaibo Nuevo era lo mismo que ocurría con "Nueva Andalucía", "Nueva Segovia" o "New York", que en ningún momento denotaba un desprecio o desvalorización de la ciudad original y que Caracas estaba construyendo un sector llamado la Nueva Caracas que no desfavorecía a la Caracas inicial, además:

El adjetivo nuevo -a- no significa solamente renovar. No, colega: "Nuevo Maracaibo" quiere decir, un Maracaibo distinto al conocido, una ciudad que se añade a la preexistente; esas son genuinas acepciones del adjetivo nuevo -a-...¿La pequeña ciudad no será distinta de la ciudad actual? Y al decir "Nuevo Maracaibo" no expresamos la idea de una ciudad distinta al Maracaibo en que vivimos? Luego está bien dicho. ¿Y no significa nuevo -a-, cosa oída o vista por primera vez? Y ese pequeño Maracaibo que piensan construir no es por primera vez que lo vamos a ver? Luego debe llamarse NUEVO MARACAIBO...Y hasta por patriotismo debe llamarse "Nuevo Maracaibo", porque Caracas tiene su "Nuevo Caracas" y nosotros debemos "seguir el ejemplo que Caracas dio". ("Y siguen los cupones", en Occidente, 13 de Enero de 1930, Año III, N°492, p.1).

Así, una ciudad distinta, una ciudad que se añadía a la existente, una ciudad que se construía por vez primera eran los atributos esenciales del nuevo núcleo, a la vez que representaba a una sociedad distinta y renovada, producto de la nueva economía y de los adelantos y características culturales y sociales del nuevo siglo. Una sociedad con clubes, canchas de tenis, cines, automóviles, aviones, teléfonos, electricidad, cuyos representantes provenían de los sectores comerciales y profesionales tal como lo mostraba un número especial de la Revista *Elite* (1927) dedicado a Maracaibo, el cual se convirtió en testimonio de los nuevos parámetros adoptados por la alta sociedad maracaibera. En ella se hacía una rica descripción de los palacetes ubicados en Bella Vista, sector que se catalogaba como el más importante de la ciudad: "El paseo de 'Bella Vista' puede muy bien equipararse en Maracaibo a nuestro codiciado y plutocrático Paraíso. Allí vive la gente poderosa, de holgada renta o pingüe sueldo, los triunfadores en las diarias lides del omnipotente dios Mercurio, los coleccionistas felices de multicolores billetes de Banco..." (*Elite*, 1927, s/n).

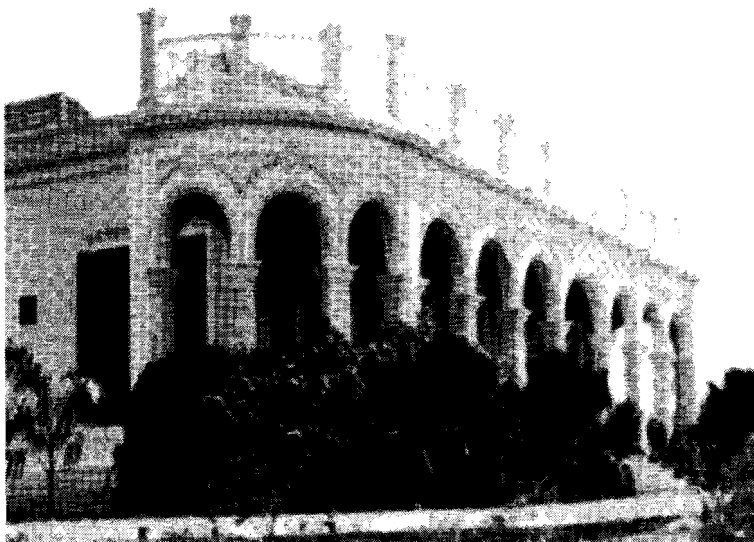


Fig.2. Vivienda de la elite maracaibera
Fuente:Portillo, 1997:67

También detallaba las costumbres y comportamientos de la élite maracaibera, las fiestas —en sus nuevas residencias— se convertían en la ocasión para exhibir la riqueza económica representada a través del confort y lujo existente; el Country Club, construido en 1927 en los terrenos del nuevo núcleo, con áreas deportivas y salones de fiestas donde compartían extranjeros y locales. Los deportes como el golf y el tenis, así como el base-ball, el foot-ball, las regatas en el lago, las carreras en el hipódromo, los paseos a las cercanías, los baños en el lago eran descritos en la revista como las costumbres de la élite local que compartían con algunos extranjeros residiendo en la ciudad. En las fotografías se observaba el atavío de las damas de la ciudad, siguiendo la moda europea y lo progresista de las mismas como conductoras de los automóviles.



Fig.3. Fiesta en casa de P.J Rojas en Bella Vista
Fuente: *Élite*, 1997:82

Los testimonios encontrados en las publicaciones periódicas nos acercaron a la mentalidad de la élite social de aquel momento, tradicionalista, reacia a los cambios, cuya idea de modernidad se traducía en la imitación de los modelos europeos y norteamericanos de mediados y finales del siglo XIX, de los cuales imitaban sus costumbres, tipos de residencia, nuevos comportamientos y formas de entretenimiento, tal como venía ocurriendo en el resto de las sociedades latinoamericanas.⁵ Este proceso de cambio, en el caso maracaibero, se aceleró con la explotación petrolera, pero definitivamente no resultó como una consecuencia directa de la misma. Esta élite fue la que se apropió del nuevo espacio urbano y buscó satisfacer sus nacientes requerimientos y sus nuevas exigencias culturales en un lugar distinto al tradicional.

El Testimonio de los extranjeros se constituyó en otra fuente importante para el análisis y la comprensión del momento histórico. Éstos permitieron precisar con mayor exactitud el momento en el cual se produjo la entrada abrupta de la población petrolera. Es así como, a partir del Reventón del Barroso en el año 1922, se reconoció el potencial petrolero de la región y se produjo la irrupción en el suelo urbano de distintas nacionalidades y razas. Estos testimonios hicieron posible, además, definir el impacto de la explotación petrolera, caracterizar la ciudad desde el punto de vista del visitante y los

efectos que produjo esta inmigración en ella, establecer cómo era percibida la sociedad maracaibera por el extranjero, evaluar el impacto que generó la sociedad maracaibera en la mentalidad del visitante, caracterizar el tipo de migración y sus costumbres, además de permitir verificar la relación entre el visitante y la ciudad: los usos y su apropiación del espacio urbano.

Para los petroleros, Maracaibo "...Era una ciudad grande de 40.000 habitantes cuando se perforó el productivo pozo Barroso en 1922, un pueblo sucio, lleno de moscas, que bostezaba inquieto a un extremo del lago, y crecía lleno de basura. Era una ciudad sin suministro de agua corriente, sin sistema de drenaje moderno; sus calles estaban cubiertas de tierra que se convertían en lodo con las torrenciales lluvias del invierno y se resquebrajaba en los meses de sequía" (*Los antecesores...*, 1989:49). El abrupto crecimiento poblacional hizo colapsar todas las estructuras urbanas ya insuficientes. En los primeros años del desarrollo de la industria, los petroleros llenaron casas, bares y los lugares tradicionales de la ciudad, "las estrechas calles estaban abarrotadas ...Algunos lugares del pueblo se convirtieron en los sitios de reunión favoritos de los petroleros. Muchos hoteles pequeños comenzaron a surgir para aliviar la escasez de vivienda..." (*Los antecesores...*, 1989:52-53).

Otra de las contribuciones de estos testimonios fue la tipificación de la migración existente y los efectos causados en la sociedad. De esta migración, la mayor cantidad estaba compuesta por trabajadores contratados por las compañías: norteamericanos, ingleses, holandeses contratados por un tiempo estipulado, otra parte importante estaba constituida por la población nacional, principalmente falconianos y margariteños que de manera espontánea se trasladaron a las áreas de explotación petrolera debilitando algunas regiones del país, otros—procedentes de Europa— vinieron a buscar una mejor forma de vida atraídos por la fiebre del petróleo y luego se quedaron en la ciudad dedicados a otras actividades. También se produjo una fuerte entrada de antillanos y población de raza negra que se encargaban de las tareas fuertes en los campos petroleros. Además de delincuentes que vinieron a sacar provecho del caos y la anarquía reinante. Una caracterización de esta inmigración se puede extraer de los relatos de los protagonistas del momento:

Maracaibo estaba poco preparada para la invasión de los petroleros como lo estuvo para los asaltos de los bucaneros.

Para los asustados maracuchos ... los extranjeros toscos y pesados eran como habitantes de otro planeta, llenos de estrepitosas risas y repentinas furias, irreverentes ante las viejas costumbres, capaces de torpes gentilezas,

escandalosos, rudos y viriles, pero bajo todo eso generosos, solícitos y tan poco sofisticados como una manada de rinocerontes.

...Sus bolsillos tintineaban con las monedas de oro y su paga era más del doble de lo que era en el norte. El impacto de estos poderosos recién llegados, ricos en comparación con los maracuchos dio gran impulso a la ciudad. (Los Antecesores..., 1989:49)

Pero, ¿qué pensaba esta nueva población del habitante local?; Norton, un extranjero que llegó a la ciudad luego del boom petrolero narra episodios de su estadía en la ciudad en los cuales se percibía la influencia de la cultura local:

...Y yo pensé que me gustaría ver que pasaría si yo perdía contacto con los Estados Unidos. Así que dejé de leer las revistas americanas, y dejé de escuchar la radio y me metí más con los nativos y aprendí muy bien su lengua. Luego me mudé a una casa de nativos y usé sus ropas... Y me di cuenta que me divertía igual que antes y con la mitad del dinero. La razón fue que yo no había visto anuncios [...] yo solamente no dejo que me engañen con eso del estándar de vida del americano. Los americanos no son gente, sólo son factorías (Norton, J., 1933:22-24).

Mentalidades distintas, ritmos de vida diferentes, costumbres, a veces contradictorias entre sí, se mezclaban y convivían de una manera apresurada y violenta producto de las circunstancias económicas.

Es indudable que la fuerte migración que irrumpió el suelo maracaibero en tan breve espacio de tiempo, con características tan variadas y finalidades tan dispares: desde el eficiente petrolero hasta el vándalo y la prostituta, producía una alteración en la cotidianidad del habitante y sus costumbres y rompía con todos los esquemas conservados hasta el momento.

El aislamiento y la transitoriedad de su estadía se vería reflejado en el espacio urbano. La política de enclave se materializó en los campamentos o colonias petroleras: conjuntos aislados y autosuficientes que se ubicaron en las afueras de la ciudad, en el nuevo núcleo. De gran importancia era el asegurar los servicios básicos, vialidad, agua, electricidad, gas doméstico, saneamiento ambiental y, además, su aislamiento del entorno urbano y social a través de cercas que bordeaban el campamento y el control de entrada al mismo. El acceso al campamento y sus instalaciones estaba restringido sólo al personal petrolero y sus familiares: "Las compañías más fuertes construyen casas para ellos con altas cercas, casas limpias, edificios de oficinas, sistemas de agua y luz, grandes autos andaban por las calles de arena" (Norton, 1933:13). El desarraigo por el lugar y la transitoriedad de su estadía –producto de la relación laboral– hacían que las viviendas mantuvieran un aire aséptico e impersonal, tal como Armstrong, petrolero de la época, mostraba al describir el proceso de construcción de la colonia La Lago en Bella Vista:

...En junio de 1929 se terminaron las residencias [para solteros], grandes barracas con un cuarto y un baño para cada hombre. Para los casados la compañía construyó casas... Las casas eran de acero expandible recubierto con estuco. Los pisos eran de baldosas. Además, cada dos años la compañía las pintaba y cambiaba el mobiliario. En el Terminal habían canchas de tenis, una piscina, un salón de baile al aire libre y un club. En el club había una biblioteca, un bar, un salón de belleza y una barbería. Las películas se proyectaban debajo de las palmeras cerca de la casa del club [...] Los petroleros residenciados en Maracaibo con La Lago y otras compañías se adaptaron bien y con rapidez a esa forma de vida. La mayoría eran hombres que querían hacer carrera con una compañía petrolera extranjera...(Los Antecesores..., 1989:55).



Fig.4. Campamento petrolero
Fuente: Romero, Pedro, 1997:31

La dualidad social existente se evidenciaba a través de los privilegios del *staff* petrolero, que no eran compartidos por el resto de los extranjeros establecidos en la ciudad, así como los privilegios de la elite social tampoco eran compartidos por el resto de los habitantes locales, ambas elites se constituían en los pobladores del nuevo núcleo urbano.

El Acervo Histórico del Zulia, colecciona una información importante con la **documentación oficial, Gacetas y Memorias y Cuentas**: nacionales y locales, **discursos y colecciones de archivo**, las cuales nos hablaron del papel desempeñado por el Gobierno en la construcción de la ciudad, quien, en definitiva, decidió y ejecutó las acciones de acuerdo a sus intenciones e ideología, además se demostró cómo la ciudad se convirtió en vehículo para conseguir sus fines políticos. Los decretos, discursos y memorias permitieron definir los objetivos del gobierno, inferir las necesidades y carencias de la ciudad, reconstruir el proceso de desarrollo urbano, identificar los actores sociales más importantes en la transformación de la ciudad, establecer las repuestas del gobierno a las necesidades de servicios y equipamientos –las repuestas dadas ante el impacto de la explotación

petrolera— evaluar la acción del gobierno en función de la adecuación de estas respuestas a las necesidades urbanas, así como verificar el nivel de progreso alcanzado y la connotación que implicaba este término en el momento histórico estudiado. Ubicados los hechos dentro del período gomecista, la obra pública se convertiría en la materialización de la ideología positivista que sustentaba el régimen; con hechos prácticos como el mejoramiento del medio físico y el orden social, se lograría alcanzar el progreso, por lo que, **la obra pública** se convirtió en una categoría de análisis relevante en la reconstrucción del momento histórico. Se evidenciaba, además, como ésta adquirió connotaciones más allá del bienestar material y fue utilizada como un instrumento para acceder a las masas populares, como un medio para incorporar la región al régimen gomecista y acallar, así, las posibilidades de un posible alzamiento al retribuir a la ciudad una parte de los recursos —apropiados por el gobierno centralista de Gómez— que la región daba al país.

El gobierno nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas, se encargó de obras de gran envergadura como la reconstrucción y ampliación del muelle, de importancia trascendental para el desarrollo de la industria petrolera; el mejoramiento del puerto del edificio de la aduana, los estudios para la dotación de un acueducto, entre otras. Pero la medida gubernamental más determinante fue el nombramiento del General Vincencio Pérez Soto (1926-1938) en la presidencia del estado Zulia, personaje cuyo empuje lograría incorporar a Maracaibo a la labor Rehabilitadora⁶. Como hombre de entera confianza de Gómez, garantizaría el control ante cualquier sublevación en la región; como hombre de acción, proporcionaría a la ciudad el progreso físico tan anhelado por años; y como hombre recio, controlaría los abusos que compañías, personeros del gobierno y algunos ciudadanos prominentes acostumbraban a realizar a raíz del descontrol que había producido la explotación petrolera en la zona.

En Maracaibo, según planteaba el propio Pérez Soto, estaba “todo por hacer, tanta necesidad que hay que remediar y tanto trabajo por realizar”, la encontraba “verdaderamente atrasada en la Causa Rehabilitadora”. En 1927 le dirigía una carta al Ministro de Obras Públicas en la cual refería su diagnóstico sobre la ciudad, en el que expresaba su asombro sobre el estado de atraso de la misma:

Al ensanche brusco e inesperado que la ciudad ha tenido en estos últimos tiempos, en Maracaibo ha quedado retrasada la labor oficial, necesitándose un gran esfuerzo i grandes recursos para realizar lo que hay suma premura de hacer, debido en primer término a las numerosas colonias extranjeras que aquí viven. Los edificios públicos están en ruinas, las principales avenidas sin

puentes, las calles sin pavimentación, en el verano son una gran polvoreda i en el invierno baches intransitables e infectos (“Obras Públicas”, en Archivo Histórico del Zulia, 1927, T.2, leg. 9).

La manera de encauzar a la sociedad marabina rumbo a la causa nacional que concebía Pérez Soto, era a través de la realización de mejoras a la ciudad por medio de un coordinado y ambicioso plan de obras públicas. Así, transformaría a Maracaibo en la ciudad progresista anhelada por sus habitantes, lograría adecuarla al aumento de población, ordenar, normar su crecimiento y definirlo en planes concretos. Además, daba soluciones al crecimiento urbano hacia el nuevo núcleo, al establecer y mejorar las condiciones de accesibilidad a través de la pavimentación y prolongación de las carreteras que unen los dos núcleos:

La inflazón petrolera trajo como consecuencia la urbanización rápida de gran parte de la zona de ensanche de esta ciudad, lo cual presenta a este gobierno el serio problema de comunicar sus aledaños a la urbe. Esta necesidad se intensifica a medida que surgen nuevas construcciones en las afueras de la ciudad, y desgraciadamente las posibilidades económicas locales no han permitido hacer mas de lo construido hasta la fecha, que es poco al compararse lo que falta por hacer. [...] Las vías descritas apenas alcanzan a enlazar parte de las principales barriadas de la zona de ensanche, quedando muchos casi asiladas o comunicadas por caminos de difícil acceso a los vehículos, lo que es lamentable, si se toma en cuenta que tales aledaños están poblados por quintas valiosas, modernas y de preciosa arquitectura (Comunicación al Ministerio de Obras Públicas del 14 de enero de 1929, en “Informes de obras realizadas durante 1928”, en Archivo Histórico del Zulia, Año de 1929, T.14, leg.4).

Su importante gestión urbana se acompañó, además, de una labor de saneamiento socio-política para regular el comportamiento anárquico que se había desarrollado en los años que siguieron al *boom* petrolero. Así, se intentó el mejoramiento administrativo del gobierno, colocando en los principales cargos a los intelectuales, periodistas, profesionales y personajes del alto comercio más destacados de la ciudad. Otras acciones estuvieron encaminadas a extinguir monopolios, reprimir a la delincuencia, controlar los abusos cometidos por las compañías petroleras, cortar la especulación de las empresas privadas en el servicio público, controlar la migración extranjera, organizar las rentas, cobrar impuestos, acompañadas de una política represiva sobre los habitantes de la ciudad.

Las obras de Pérez Soto en Maracaibo abarcaron un extenso programa de dotación y mejora de servicios de infraestructura: se pavimentaron calles, se construyeron nuevas vías y puentes, se instalaron redes de acueducto y alumbrado, buscó el apoyo y colaboración del gobierno central para la construcción del muelle, los malecones y

la dotación del acueducto. Se regularon y controlaron los servicios ofrecidos por las empresas privadas: electricidad, agua, transporte público, teléfonos, telégrafos; además se realizaron importantes obras de ornato y embellecimiento de la ciudad: nuevas plazas aparecieron en el suelo urbano y se arreglaron las ya existentes; se procedió también a la construcción y remodelación de los principales edificios públicos, entre ellos el Teatro Baralt, el Palacio Municipal, el Instituto Proinfancia, y la reconstrucción del Palacio de Gobierno y del Palacio Legislativo, el Hospital Chiquinquirá, etc.; además, fue durante su período que se desarrollaron una normativa que regulara el crecimiento de la ciudad.



Fig.5. Palacio Municipal
Fuente: Internet, 1929:676.

En este sentido, el estudio de las Ordenanzas (Recopilación de Ordenanzas sobre Terrenos Ejidos 1838-1951, 1952) fue otra fuente relevante en la investigación, pues, como instrumentos de regulación y control urbano, nos permitieron definir la imagen de la ciudad deseada en el momento histórico que nos ocupaba. El proceso de apropiación y definición de los límites urbanos, al establecer los ejidos por parte de la Municipalidad, y el conjunto de direccionales que promulgaban las normativas nos llevaron al momento de concreción del nuevo núcleo urbano. Veamos cómo en las Ordenanzas de 1897, los terrenos considerados como urbanos correspondían al viejo núcleo, mientras las prolongaciones de Haticos (Sur) y Milagros (Norte) se concebían como "en poblado". En 1908 se incluía Bella Vista como zona en poblado, y en las ordenanzas desde 1918 hasta 1924 se ampliaban los terrenos en poblado hacia la zona norte, lo que demostraba una tendencia de crecimiento hacia esta zona. En la

ordenanza de 1925 se ampliaba hacia el oeste la zona de crecimiento urbano, pero el 13 de octubre de 1926 se sancionaba una nueva Ordenanza sobre Terrenos Ejidos, firmada por José M. Osorio, presidente del Concejo Municipal, en la cual en su artículo 9º, dividía por vez primera los terrenos del Distrito Maracaibo en tres zonas: la Zona Urbana, la Zona de Ensanchamiento de la ciudad y la Zona Rural. Esta aplicación del concepto de ensanche implicaba normar y planificar el crecimiento, respetando la ciudad de origen. Las razones dadas respondían a procurar una mejor administración, la cual se haría conforme a las disposiciones que para cada una de estas zonas se fijaban en la ordenanza.

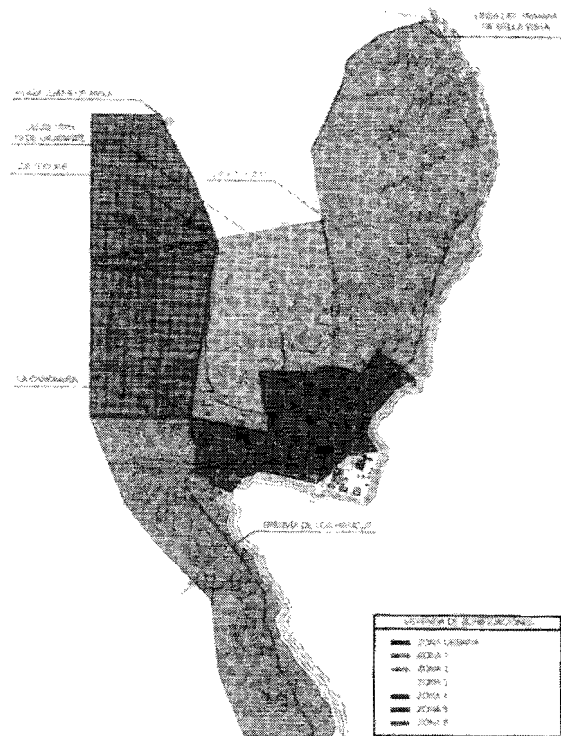


Fig.6. Plano de la Zona de Ensanchamiento
Fuente: Autor. Digitalización: Lenny Barboza

Para 1927, en la ordenanza se mantenían las zonas de ensanche y se establecía una sección denominada "De los Planos y su levantamiento", cuyo objetivo era planificar las calles del futuro ensanche y el levantamiento catastral del mismo. De cada plano de la zona se levantarían las calles, plazas, edificios públicos y sitios de utilidad pública, es decir, se trataba del ordenamiento del nuevo núcleo, tendente a remediar el crecimiento anárquico realizado hasta el momento; lo que revelaba un acercamiento a la modernidad a través de la planificación del hecho urbano, realizada aún con los instrumentos propios del siglo XIX. En su Artículo 77 se establecía la creación de la Oficina de Catastro, la cual estaría constituida por un abogado, un ingeniero, un dibujante y un adjunto, y

se declaraba de utilidad pública todo lo relativo a facilitar el levantamiento del Catastro y la verificación de los terrenos ejidos.

Esta regulación fue complementada con la *Ordenanza sobre Arquitectura Municipal i Ornato público del Distrito Maracaibo* (Recopilación Oficial de las Ordenanzas, Decretos, Acuerdos, Reglamentos y Resoluciones del Régimen Municipal del Distrito Maracaibo del Estado Zulia, 1935), promulgada el 20 de septiembre de 1927. De las disposiciones establecidas por esta normativa interesa resaltar la diferenciación de requerimientos en la construcción de los edificios según estén localizados, en la zona urbana o en la zona de ensanche. Para la zona urbana se establecía la alineación del edificio con la calle, según el ancho de ésta (Art. 11 y 12). Los edificios que formaran cuadra deberían seguir la altura de los demás, el ancho de las casas que se construyeran debían tener un mínimo de 7m, exceptuándose aquellas que llenaran vacíos que chocaran contra la estética de la ciudad o cuando el espacio de frente fuera menor de 14m (Art. 38); los edificios construidos en esquinas de cuadra deberían tener las esquinas cortadas en ángulo saliente con una extensión de 1,50m. Estas ordenanzas reforzaban el tejido compacto de la Maracaibo tradicional, así como, el tipo de viviendas apareadas y de fachadas continuas que caracterizaban el espacio urbano existente en la ciudad de origen.

En dirección opuesta, las condiciones para construir en el ensanche eran completamente distintas. El artículo 38 establecía un mínimo de 8m. de frente para las edificaciones en el ensanche, y el artículo 44 planteaba que las casas que se construyeran "...deberán ir separadas unas de otras por callejones de una anchura no menor de cuatro metros". Más adelante, en el Art. 67, se decía que "en la zona del ensanche de la ciudad todo edificio debe conservar el alineamiento del primer edificio construido en la cuadra..."; y en el artículo siguiente se planteaba la necesidad de establecer una distancia de cuatro metros del alineamiento de la calle "...para reservar dicho espacio a la plantación de arboledas o jardines". Esto definía un espacio urbano caracterizado por la vivienda o villa rodeada de jardines, aislada en la parcela, tal como se desarrollaban en los suburbios de las ciudades más importantes, construyéndose una imagen completamente diferenciada de la ciudad tradicional. Anchas avenidas, plazas, jardines y viviendas aisladas rodeadas de vegetación por sus cuatro fachadas conformaban la imagen de la nueva ciudad, la cual asumía los cánones tipológicos de los suburbios europeos y norteamericanos del siglo XIX. Esta ordenanza concretaba dos ciudades distintas.

Corresponde también al año de 1927 el dibujo de un plano de la ciudad realizado por el Ministerio de Obras Públicas que sintetizaba la propuesta urbana. **La planimetría**, como lo plantea Aldo Rossi, refleja "un tiempo en la ciudad" y, en efecto, este plano representaba la dualidad urbana que caracterizaría a Maracaibo a partir de ese momento. Su trazado registraba dos espacios urbanos separados y distintos. El primero abarcaba el núcleo histórico con su entramado en cuadrícula, el área nueva ganada al lago con el proyecto del muelle y malecones, y sus extensiones hacia Santa Lucía, Belloso y Bella Vista hasta la Carretera Unión; con una trama desordenada e irregular que demostraba la anarquía y falta de normativa con que se había desarrollado el crecimiento urbano hacia estas zonas. Por supuesto, aparecía el desarrollo hacia el sur siguiendo la línea de Los Haticos.

El segundo núcleo, aparecía punteado, es decir, se planteaba como una propuesta, como una proyección, y retomaba la trama en cuadrícula de la ciudad inicial desarrollándose sobre los ejes de 19 de Diciembre – actual ave. 5 de Julio– desde los terrenos del Country Club hasta la hoy avenida 3F y Bella Vista, desde las actuales calles 78 hasta la 70. Acompañaban al eje 19 de Diciembre, las calles 76 y 78 –según la nomenclatura actual– desde Delicias hasta la hoy conocida como avenida 3F. Siguiendo el eje Bella Vista se observaba en su extremo norte la ubicación de la Iglesia Las Mercedes con su plaza, y un desarrollo alrededor del matadero, así como aparecía dibujada la colonia petrolera de la Venezuela Gulf Co.

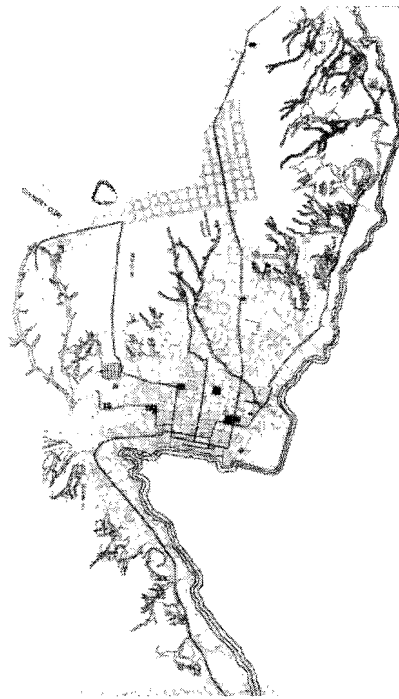


Fig.7. Plano de Maracaibo de 1927
Fuente: Plano base tomado de memoria del MOP 1926, Tomo I
*Digitalización: Gusatavo Carvajal.
*Modificaciones: Lennys Barboza

Sin embargo, surgían varios interrogantes al contemplar este retrato de la ciudad: ¿Qué relación existía entre el nuevo sector planificado y las zonas de ensanche planteadas por la municipalidad? Lo dibujado en el plano abarcaba prácticamente todas las zonas de ensanche, sin ninguna relación con las divisiones establecidas desde el año 1926. La ubicación de viviendas hacia la periferia se había producido principalmente hacia los ejes de Delicias, Bella Vista, Milagros y Haticos, ¿por qué ahora se tomaba la carretera 19 de Diciembre como eje principal, si no existían indicios de que sobre ella se hubiera localizado algún tipo de desarrollo habitacional? Si la población se había ubicado sobre la parte sur del eje de Bella Vista, es decir, las áreas más próximas al núcleo inicial, ¿por qué se estructuraba el nuevo asentamiento hacia el norte de la Carretera 19 de Diciembre y se prolongaba tres cuadras más hacia el Este y sólo una hacia el Oeste, sitios que hasta el momento no habían tenido un desarrollo tan evidente como los otros ejes?

El ensanche proyectado se definía separado de la ciudad inicial y su crecimiento apuntaba en dirección contraria a la misma. Su trama vial repetía la cuadrícula hispana; pero, esta vez, con una mayor dimensión en el ancho de sus calles y con otro concepto: como trama abierta que permitía el crecimiento y la inserción de nuevos desarrollos.

En la Oficina del Registro Principal, logramos ubicar el **documento de traspaso de los terrenos y propiedades** de la Petroleum Utencils Company, compañía subsidiaria de la Caribbean a la Shell Caribbean Petroleum, en el año de 1949, cuando se fusionaron estas dos compañías. Estos documentos señalaban los terrenos e inmuebles de las Colonias Delicias y Bella Vista, y algunas propiedades en Los Haticos, Sabaneta Larga y El Milagro, y nos mostraron el camino para identificar a los propietarios de los terrenos del nuevo núcleo antes de vendérselos a las compañías petroleras, el año de ventas a estas compañías y el año de compra de los mismos.

Los terrenos correspondientes a la Colonia Las Delicias fueron adquiridos por la Petroleum Utencils en el transcurso del año de 1928, los de la Colonia Bella Vista fueron adquiridos entre 1927 y 1939 y la colonia Los Haticos, así como otros terrenos en la zona corresponden también al año 1927; es decir, el mismo año en que se elaboró el plano.

La tenencia de estos terrenos –de escaso valor agrícola y pecuario– estaba en manos de la élite comercial maracaibera, de origen local o extranjero, casi todos dedicados a las importaciones o el mayoreo, dueños

vinculados a la exportación del café, es decir, la élite cuya prosperidad e influencia provenía de las relaciones establecidas dentro del circuito agroexportador y, que tenían, además, importantes nexos con el gobierno local, ocupando cargos relevantes en la Junta de Progreso o en el Concejo Municipal. Esta élite frecuentaba los mismos clubs y lugares de reunión, algunos estaban asociados entre ellos en empresas comunes y se observaba como tenían una participación directa en el poder político con injerencia en las decisiones, normativas, decretos relacionados con el desarrollo urbano. Sin participación directa en el negocio petrolero, esta élite supo sacarle provecho a la nueva situación a través de diversos mecanismos; uno de ellos fue la especulación del suelo urbano, al vender o alquilar los terrenos o espacios donde se localizarían las residencias y oficinas de las compañías petroleras, a precios muy por encima de su valor real, situación ésta que comienza a presentarse por primera vez en la ciudad

Otro elemento importante que se desprendía de los documentos eran las fechas en que se convertían en dueños de los terrenos, éstos fueron adquiridos principalmente entre el 1921 y 1928, es decir, pocos años antes de la venta a la compañía Petroleum Utencils Company, lo que implicaba que estaban relacionados con la industria petrolera y se beneficiaban de la venta de terrenos a esta industria. Esto hace suponer que, de alguna manera, existió un conocimiento previo de las acciones a seguir por las compañías y que el desarrollo planificado en el plano del 27, origen del nuevo núcleo, respondió a la configuración de una trama urbana que permitiera la inserción de las distintas colonias petroleras, lo cual garantizaría su conexión vial con el núcleo histórico, que acumulaba las principales funciones urbanas de comercio, puerto, servicios administrativos, entre otros.

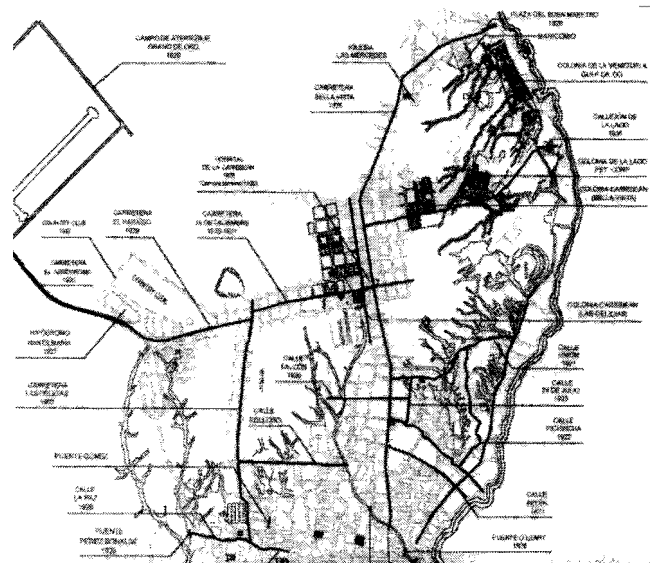


Fig.8. Reconstrucción Maracaibo en la década de 1930
Fuente: Autor. Digitalización: Lennys Barboza

3. Conclusiones. Las respuestas a las interrogantes

El acercarnos a las fuentes, siguiendo la metodología del análisis histórico nos permitió establecer cómo el desdoblamiento urbano que caracterizó a la Maracaibo en las primeras décadas del siglo XX, respondía a un proceso que se gestaba antes de la llegada del petróleo. Ya existía la idea de construir una ciudad nueva y distinta en el imaginario del maracaibero, ya se tenía el modelo de esa "otra ciudad" el cual se inspiraba en los ensanches de las ciudades europeas y norteamericanas, e imitaban, los modelos de la burguesía decimonónica.

El crecimiento comenzó siguiendo el modelo de mancha de tinta, liderado por la élite comercial que construía sus palacetes y quintas a lo largo de la avenida Bella Vista, e incorporaban nuevas costumbres y pasatiempos a su vida social, a la vez que escapaban de una ciudad que no respondía a los requerimientos básicos de calidad de vida urbana, en cuanto a servicios, equipamientos, y condiciones de salubridad y bienestar.

La inserción del automóvil y el tranvía permitieron el alejamiento del núcleo histórico. La carretera Bella Vista concentraría la función residencial de la élite, mientras las principales funciones urbanas se desarrollaban en la ciudad de origen. Sin embargo, la falta de planificación en el nuevo crecimiento hacía que se repitiera el caos urbano reinante en la inicial.

La fuerte y súbita migración petrolera terminó de hacer colapsar las insuficiencias urbanas existentes en Maracaibo y, a la vez, obligó al gobierno a tomar medidas importantes, ya que tenía que satisfacer los requerimientos de los petroleros y garantizar la incorporación y pertenencia de la región al régimen gomecista. La capacidad de gestión de Pérez Soto, logró ordenar el crecimiento, a la vez que mejoró notablemente las condiciones de la ciudad de origen, modernizándola tanto físicamente como en materia de ordenanzas y normativas acordes con los cánones en boga para el momento, producto de las teorías higienistas del siglo XIX. El concepto de ensanche permitió resolver el nuevo asentamiento sin requerir de grandes modificaciones a la ciudad existente.

El desarrollo del nuevo núcleo, ahora sobre el eje de 5 de Julio, respondió a intereses y negociaciones entre las compañías petroleras, la élite comercial y el gobierno, este último planificó el ensanche y estructuró sus principales ejes viales de manera que garantizara la accesibilidad y la inserción de las colonias petroleras en el espacio urbano. Por su parte, la élite local logró

sacar ventaja de la situación a través de la especulación del suelo urbano; los dos núcleos se convirtieron así en la representación física de la sociedad. El nuevo núcleo urbano respondió a las exigencias de la élite local transformada y a las exigencias de localización de la migración petrolera.

Queda así demostrado cómo la complejidad de los hechos urbanos sólo es posible de explicarse a través de un enfoque interdisciplinario; la metodología histórica aporta importantes herramientas que permiten reconstruirlos, analizarlos y explicarlos incorporando los procesos económicos, políticos, sociales y culturales que inciden en su concreción.

Notas

¹ El concepto de núcleo que aquí se aplica se refiere a entender los nuevos espacios urbanos como "elemento primordial al que se van agregando otros para formar un todo" (www.rae.es). En los planos de Maracaibo correspondientes a los años 1949 y 1956 se observa claramente la ciudad dividida en dos sectores separados. Para la década del cincuenta, el sector norte (el nuevo) logra atraer una serie de equipamientos y servicios urbanos que compite con el tradicional. Sobre estos dos núcleos se organizará la ciudad de Maracaibo hasta que, en décadas posteriores, aparezcan otros, hacia el sur o el oeste, que conformen la compleja trama urbana actual.

² Se entiende como "La Otra Ciudad" el espacio conformado entre la Av. Universidad por el norte, la Av. Falcón por el sur, el Lago hacia el Este y el sector del antiguo aeropuerto Grano de Oro por el Oeste. Su concepción de "otra ciudad" se explica en la investigación de igual nombre en los siguientes términos: "Para hacer más comprensible la existencia de la Otra Ciudad, como un asentamiento autónomo, distinto del recinto histórico, nos remitimos a un concepto de ciudad definido por George Perec, "como aquella porción de la ciudad en la que uno puede desplazarse fácilmente a pie o, diciendo la misma cosa en forma perogrullada, la parte de la ciudad a la que no se tiene necesidad de volver, ya que precisamente se está allí" (citado por Panerai, P, 1983:206); con ello estaremos evocando la costumbre de los viejos maracuchos, la gente antigua, que decía cuando estaba fuera del recinto histórico, "voy a Maracaibo", es decir, iban a su ciudad, a la que no hay necesidad de volver porque precisamente se está allí y, si no está allí, se está fuera de Maracaibo, en la Otra Ciudad" (Machado, M; Rodríguez, Quijano, E., 1994:2).

³ Carlo Aymonino establece que: La ciudad, constituye, ..., un espacio artificial, histórico, en el cual toda sociedad – una vez alcanzado un suficiente grado de diferenciación respecto a la configuración social precedente – intenta en cada época, mediante su autorrepresentación en monumentos arquitectónicos, un objetivo imposible: "marcar" ese tiempo determinado, más allá de las necesidades y motivos contingentes a que obedeció el proceso de construcción de sus edificios. (Aymonino, C., 1981:25).

⁴ Lo presentado en este artículo es una síntesis del método empleado por la autora en la elaboración del trabajo especial de grado para optar al título de Magíster Scientiarum en Historia de Venezuela: "**La Maracaibo petrolera. Dualidad urbana y social (1900-1940)**" (División de Estudios para Graduados de la Facultad de Humanidades y Educación, LUZ, Maracaibo, 2000).

⁵ Generalmente estas nuevas costumbres, que rompieron con los esquemas tradicionales, se le han querido atribuir a la influencia norteamericana en la sociedad local; sin embargo José Luis Romero nos las describe como un fenómeno común en las sociedades latinoamericanas de finales de siglo XIX y principios del XX:

Lo más significativo de la transformación de las ciudades fue, como siempre, la transformación de su sociedad. Los viejos estratos tomaron nueva fisonomía, y aparecieron, además, estratos nuevos. Tan característica como la aparición de vastas clases medias fue la aparición de nuevas burguesías que se instalaron rápidamente en la cresta de la sociedad. Y fueron ellas las que introdujeron un nuevo estilo de vida que quiso ser cosmopolita por oposición a las formas provincianas de vida predominantes hasta entonces. (Romero, J. L., 1976:284).

⁶ La ideología del régimen gomecista se basaba en la propuesta de Rehabilitación nacional, que comprendía una serie de acciones tendentes a la modernización y unión del país siguiendo la teoría positivista de los principales ideólogos del régimen: José Gil Fortuol, Pedro Manuel Arcaya y Laureano Valenilla Lanz, Las consignas de Paz, Unión, Trabajo y Progreso se materializaron a través de la obra pública: la paz y la unión se lograba a través de la construcción de carreteras que permitían unir físicamente al país y dar accesibilidad hacia las distintas regiones a las fuerzas militares, garantes de la paz; la construcción de estas obras generaban una importante fuente de trabajo y el progreso se veía materializado por el cambio de imagen que alcanzaran los distintos pueblos con calles pavimentadas, aceras, plazas, boulevares, importantes edificios públicos, iluminación eléctrica, calles adecuadas al automóvil, cines, teatros, etc., y el saneamiento a través de la dotación de acueductos y cloacas adecuadas que lograran la erradicación de enfermedades. Para una mayor profundización en el tema, ver CARABALLO, Ciro. (1981). Obras públicas, fiestas y mensajes. (Un Puntal del Régimen Gomecista). Caracas: Biblioteca de la Academia de la Historia N°19. La Academia de la Historia N°19.

Referencias

Fuentes documentales

Documentación de Archivos

- Archivo Histórico del Zulia. Tomos de 1900 a 1930.
- Oficina subalterna del primer circuito de Registro del Distrito Maracaibo. Años: 1922, 1923, 1927-1930, 1939, 1949.

Documentación Oficial Impresa

- Gaceta Oficial del Estado Zulia. Maracaibo: Imprenta del Estado. Años: 1908 a 1940.
- Recopilación oficial de ordenanzas - decretos - acuerdos - reglamentos i resoluciones del consejo municipal del distrito Maracaibo del estado Zulia, Venezuela (1935). Maracaibo: Imprenta Nacional.
- Recopilación de ordenanzas sobre terrenos ejidos del distrito Maracaibo, comprendidas entre los años 1838-1951. (1952). Concejo Municipal del Distrito Maracaibo. Maracaibo: Tip. Criollo.

Testimonios y memorias

- (1989) Los Antecesores. Orígenes y consolidación de una empresa petrolera. Caracas: Lagoven. Editorial Arte.
- Benet, F. (1929). Guía General de Venezuela. Tomo I. Caracas: Imprenta de Oscar Brandstetter, Leipzig.
- Norton, Jonathan (1933). Men of Maracaibo. New York: G. P. Putnam's Sons.

Fuentes hemerográficas

- LA COLUMNA (1924, 1930). Maracaibo, Venezuela.
- OCCIDENTE (1926 a 1930). Maracaibo, Venezuela.
- PATRIA I CIUDAD (1919, 1920, 1921). Maracaibo, Venezuela.
- REVISTA ELITE (1927). Edición Especial. Caracas, Venezuela.

Fuentes bibliográficas

- Aymonino, Carlo (1983). El significado de las ciudades. Madrid: Herman Blume ediciones.
- Machado, María; Quijano, Elisa y Rodríguez-Espada, Ethel (1994). La Otra Ciudad. La génesis de la ciudad petrolera de Maracaibo. Facultad de Arquitectura-CONDES, Universidad del Zulia. Maracaibo. Trabajo inédito.
- Portillo, Julio (1997). El glorioso ayer, Maracaibo 1870-1935. Maracaibo: Editorial Arte.
- Romero, José Luis (1976). Latinoamérica: las ciudades y las ideas. México: Siglo Veintiuno editores.
- Rossi, Aldo (1979). La arquitectura de la ciudad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.