



MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL EN

updu

urbanismo
planeamiento
diseño
urbano



El malecón de Maracaibo como patrimonio cultural: reconocimiento y propuesta de criterios de intervención

Autor: Danilo Urdaneta-Medina

Tutor: Victoriano Sainz Gutiérrez

Máster Universitario Oficial en Urbanismo, Planeamiento y Diseño Urbano - X Edición 2018-2019

Sevilla noviembre de 2019

Resumen

La existencia de un puerto es siempre una condición que define el crecimiento y el desarrollo de un hecho urbano y la importancia de este elemento trasciende los aspectos económicos o morfológicos y definen la identidad misma de la ciudad y sus habitantes. La relación entre la ciudad y su puerto es por lo tanto intensa y siempre compleja, siempre viva, siempre dinámica.

La comprensión de la relación entre la ciudad, su puerto y el frente costero que este ocupa, constituye uno de los ejercicios más apasionantes del urbanismo ya que supone la preservación de la identidad y el reconocimiento del valor patrimonial de esta característica, así como el aprovechamiento de las oportunidades que estos elementos ofrecen al desarrollo económico y social de la ciudad.

A pesar de que la ciudad de Maracaibo posee en su malecón y su centro histórico la esencia de su identidad portuaria, estos espacios se encuentran actualmente en situación de decadencia y abandono y es la intención de este trabajo provocar una reflexión sobre la importancia de reconocer estos espacios como valor patrimonial y las oportunidades que representa para la superación de la situación de crisis actual.

Abstract

The existence of a port infrastructure always defines the growth and development of an urban territory and the importance of this element transcends economic or morphological aspects and defines the very identity of the city and its inhabitants. The relationship between the city and its port is therefore intense and always complex, always alive, always dynamic.

The understanding of the relationship between the city, its port and the coastal front that it occupies, is one of the most exciting exercises of urbanism since it implies the preservation of identity and the recognition of the heritage value of this characteristic, as well such as taking advantage of the opportunities that these elements offer to the economic and social development of the city.

Even though the city of Maracaibo has the essence of its port identity on its malecón and its historic center, these spaces are currently in a situation of decline and abandonment and it is the main purpose of this work to provoke a reflection on the importance to recognize these spaces as an historic urban heritage full of opportunities to overcome the current critical situation.

Parte I: Introducción. Planteamiento de la investigación y objetivos

1.	Introducción	9
1.1.	Tema de investigación: relevancia y oportunidad	10
1.2.	Planteamiento de la investigación.....	12
1.3.	Antecedentes de la investigación	13
1.4.	Objetivos.....	14
1.5.	Metodología.....	15
1.6.	Fuentes disponibles.....	16
1.7.	Delimitación del ámbito de estudio.....	17

Parte II: Reconocimiento histórico del ámbito de estudio

2.	Evolución histórica de Maracaibo como ciudad-puerto	21
2.1.	Pueblo de agua. El contexto pre-hispano.....	23
2.2.	Tres fundaciones y el origen de la ciudad-puerto.....	24
2.3.	La ciudad consolidada y las nuevas dinámicas.....	28
2.4.	Crecimiento y expansión en el siglo XVIII.....	31
2.5.	La Marina, el puerto y la República. Siglo XIX.....	33
2.6.	Siglo XX y la economía petrolera	36

Parte III: Reconocimiento del valor patrimonial urbano y su salvaguardia

3.	El conjunto malecón-casco histórico de Maracaibo como elemento de valor patrimonial urbano	43
3.1.	El patrimonio cultural urbano.....	44
3.2.	Salvaguardia del patrimonio histórico	53
3.3.	Modelos de intervención.....	55
3.4.	Patrimonio cultural en Maracaibo	59
3.4.1.	Espacios urbanos protegidos	60
3.4.2.	Patrimonio material. Edificios.....	66
3.4.3.	Patrimonio inmaterial	77
3.5.	Políticas de recuperación del patrimonio en el ámbito de estudio	78
3.6.	Intervención y recuperación patrimonial en Maracaibo.....	81
3.7.	Intervención en espacios portuarios.....	83
3.8.	Ejemplos en América Latina	84
3.8.1.	Malecón 2000, Guayaquil.....	85

3.8.2.	Gran Malecón del Río Magdalena, Barranquilla	88
3.8.3.	Puerto Madero, Buenos Aires	91
3.8.4.	Intervenciones en América Latina como referencia en el caso Maracaibo	93

Parte IV: Reconocimiento del contexto

4.	Contexto del ámbito de estudio	99
4.1.	Región geo-histórica del Lago de Maracaibo. Estado Zulia	99
4.2.	El Municipio Maracaibo y la ciudad	102
4.3.	Centro histórico de Maracaibo	107
4.4.	Identificación de usos del suelo	109
4.5.	Herramientas del ordenamiento	110
4.5.1.	Constitución de la República Bolivariana de Venezuela 1999	111
4.5.2.	Ley Orgánica de Ordenación Urbanística	111
4.5.3.	Plan Nacional de Ordenamiento del Territorio.....	113
4.5.4.	Plan de Ordenación del Territorio del Estado Zulia	113
4.5.5.	Plan de Ordenación Urbanística del sistema Maracaibo-La Concepción-La Cañada-Santa Cruz de Mara	114
4.5.6.	Plan de Desarrollo Urbano del Municipio Maracaibo	115

Parte V: Propuesta de criterios de intervención

5.	Criterios de intervención en el conjunto malecón-centro histórico de Maracaibo	123
5.1.	Identificación de los principales problemas y acciones propuestas	123
5.1.1.	Problemas espaciales y urbanos	123
5.1.2.	Problemas derivados de la gobernanza	125
5.1.3.	Problemas socio-económicos	126
	Conclusiones	129
	Referencias y Bibliografía	131

Parte I



Introducción. Planteamiento de la investigación y objetivos

1. Introducción

En el transcurso de este Máster en Urbanismo, Planeamiento y Diseño Urbano se ha estudiado al urbanismo desde diferentes aspectos: partiendo desde los diversos intentos de conceptualización del mismo -los cuales reflejan la complejidad de una disciplina que pretende abarcar tanto- y su acelerada evolución histórica; haciendo un recorrido por espacios de ejercicio de las técnicas de construcción de ciudades hasta intentar comprender el poder transformador, no solo de los aspectos físicos y morfológicos, sino también sociales o económicos en los contextos de aplicación de las distintas estrategias de desarrollo urbano. Lo hemos hecho enfocándonos en el caso particular de la ciudad de Sevilla, de su condición de ciudad-puerto y la evolución histórica de esta característica, lo que nos permite reconocer la ciudad actual, su forma física y su dinámica urbana e identificar las distintas consideraciones que pueden tener los espacios que conforman la interrelación entre la ciudad y su puerto.

Si bien el enfoque ha estado en Sevilla, el análisis de la relación ciudad-puerto, como valor patrimonial del hecho urbano, nos ha llevado de una u otra manera a recorrer otras ciudades con características similares en otras partes de Europa y el mundo, identificando así, las peculiaridades del "espacio puerto" y cómo esto constituye un ejercicio fascinante del estudio del urbanismo desde un enfoque que pretende aportar soluciones no solo en el caso de los espacios de interrelación entre la ciudad y su puerto sino a toda la dinámica urbana, al final, la ciudad está afectada por todos los procesos que se produzcan en cualquiera de sus partes.

En el contexto actual, cuando las ciudades portuarias y con frentes costeros de importante valor patrimonial, plantean soluciones (en algunos casos sencillas y en otros tremendamente ambiciosas) en el tratamiento de espacios que siendo costa, se encuentran de espaldas a la vida pública, el estudio de intervenciones en fachadas marítimas, fluviales o lacustres se convierte en una fuente inagotable de ideas para la solución de conflictos urbanos contemporáneos, y por lo tanto, cada aporte se convierte en una oportunidad de estudio que nos permite crear mejores ciudades.

Siendo nativo de una ciudad-puerto como es Maracaibo, y habiendo pasado la mayor parte de mi vida en ciudades con esta condición común, como lo son A Coruña, Vigo y Sevilla, el estudio y la investigación del funcionamiento de este tipo de espacios y la oportunidad que representan de convertirse en piezas articuladoras de la ciudad, me resulta especialmente atractivo, así pues, y como continuación a los trabajos que he llevado a cabo en el transcurso de este Máster, pretendo aplicar los conocimientos e inquietudes adquiridas en un espacio clave en la configuración histórica de mi ciudad: el malecón de Maracaibo, con la idea de analizar los elementos que han influenciado su desarrollo y determinado su situación actual y de esta manera avizorar estrategias que permitan la articulación de este espacio con el resto de la ciudad.

1.1. Tema de investigación: relevancia y oportunidad

La ciudad de Maracaibo es la segunda más importante de Venezuela por su población, que se calcula en unos 2.140.000 habitantes¹, y es la principal ciudad de un territorio que abarca el occidente venezolano, el extremo nororiental colombiano y las islas de Sotavento de las Antillas Menores pertenecientes a los Países Bajos (Aruba, Curazao y Bonaire) que tradicionalmente han aprovechado servicios que ofrece Maracaibo como educacionales o de asistencia médica especializada.

Maracaibo es la ciudad capital del Estado Zulia, el cual es la entidad federal más poblada de las que conforman Venezuela y esto la convierte, por lo tanto, en una ciudad de primer orden dentro del sistema de jerarquías urbanas del país².

Es, además, una de las ciudades más antiguas del territorio venezolano, con casi 5 siglos de historia desde su primer intento de fundación en 1529 (el asentamiento no se consolidaría sino hasta el tercer intento), y una ciudad puerto caribeña con una identidad cultural propia identificable en aspectos tan variados como su gastronomía, su arquitectura, su música e incluso en un uso particular del lenguaje oral³.

Maracaibo creció y se desarrolló como ciudad puerto gracias a su ubicación en el estrecho que conecta el Lago de Maracaibo con el Golfo de Venezuela, lo que la convierte en paso obligatorio en la entrada y salida de la cuenca hidrográfica del Lago de Maracaibo de embarcaciones destinadas principalmente al tráfico de productos agrícolas de la región de los Andes venezolanos y las tierras fértiles de la mencionada cuenca y esta ubicación privilegiada hizo que creciera en detrimento de otras ciudades-puerto ubicadas en el interior del lago al convertirse en centro de acopio de las mercancías que traficaban por la zona, así, pues, la ciudad se convirtió en cabecera de una amplia región agrícola.

El malecón, con sus múltiples transformaciones, fue el espacio más representativo de esta condición de ciudad-puerto desde el comienzo de la vida urbana en el siglo XVII, pero principalmente entre el siglo XIX y principios del XX, cuando, el inicio de la explotación petrolera en Venezuela, con epicentro en la cuenca del Lago de Maracaibo, hizo crecer de forma exponencial la actividad del puerto, y como en otras ciudades, la transformación de las infraestructuras derivadas de innovaciones tecnológicas e industriales alteraron la relación de los espacios del puerto y la ciudad, produciéndose una separación que lejos de superarse (como se va logrando en muchas ciudades del mundo) se encuentra actualmente exacerbada. De forma paralela, el crecimiento de la ciudad de Maracaibo, especialmente a partir del mencionado inicio de la explotación

¹ En base a proyecciones del Instituto Nacional de Estadística de Venezuela (INE) para 2015. Disponibles en su página oficial <http://www.ine.gov.ve/>

² El Plan Nacional de Ordenación del Territorio (PNOT) considera a Maracaibo como Centro Regional de Primer Orden.

³ En el territorio de la cuenca del lago se desarrolló una variable del español fácilmente reconocible en el ámbito venezolano, que se caracteriza principalmente por el voseo, pero que además incorpora un amplio catálogo de palabras propias.

petrolera, produjo un abandono de usos tradicionales en el centro histórico de una ciudad que multiplicaba su población y su extensión territorial y comenzaba un período de abandono de edificios y espacios históricos que aún hoy no se logra revertir a pesar de intentos dados en ese sentido, como la declaración del Centro Histórico de Maracaibo como Zona de Valor Histórico mediante Gaceta Oficial N° 34.537 de fecha 15 de octubre de 1990 o la presentación en 1992 del Plan Integral de Renovación Urbana para el Área Central de Maracaibo (PIRU).

La crisis política, económica e institucional que sufre Venezuela desde finales del siglo XX, pero que se ha agravado en el último lustro⁴, ha impactado directamente en las iniciativas destinadas a superar esta situación de deterioro y degradación, no solo impidiendo la ejecución de planes de regeneración o recuperación del casco histórico y el malecón sino agudizando muchos de los problemas existentes anteriormente e incluso, propiciando la aparición de nuevos.

El reconocimiento del gran valor histórico que tiene el espacio del malecón y su ubicación estratégica dada por su conexión directa con el casco central marabino y la necesidad de descubrir, destacar y aportar soluciones a esta situación conflictiva es la principal motivación para la elección del tema de este Trabajo de Fin de Máster.



Figura 1.1: Vista del muelle con el hoy desaparecido edificio de la Aduana a la derecha.

Fuente: Autor Pedro Villasmil, perteneciente a la colección de Kurt Nagel von Jess, publicada en el diario Versión Final.

⁴ Periódicos de prestigio como The New York Post catalogan la crisis venezolana como la peor en un país sin guerra: "Venezuela vive la peor crisis económica para un país sin guerra, según los expertos". Disponible en: <https://www.nytimes.com/es/2019/05/17/venezuela-tesis-economia/>

1.2. Planteamiento de la investigación

La investigación se plantea como un estudio de la evolución histórica del hecho urbano que permita reconocer sus características morfológicas y sociales y su participación en la formación de una identidad propia, así como la importancia del malecón y el casco histórico en este proceso configurador, de tal forma que sea posible la identificación del potencial articulador de este conjunto como pieza central en un proceso de regeneración urbana a escala territorial y de reinterpretación de las relaciones ciudad-puerto-lago y ciudad-lago que se encuentran actualmente en crisis; evidente por las barreras existentes en la fachada costera y el desarrollo de los elementos urbanos de espaldas al lago.

Además del estudio de la evolución histórica del ámbito seleccionado, se hace un planteamiento de conceptualización que permita la identificación de los elementos de valor patrimonial urbano según las principales propuestas de foros académicos y acuerdos políticos en las últimas décadas, coincidentes con el desarrollo del urbanismo como disciplina y el reconocimiento de la necesidad de salvaguardia de este valor patrimonial, abordando, mediante un reconocimiento teórico, la identificación de los elementos de valor patrimonial urbano en el ámbito de estudio, de tal forma que se puedan plantear modelos de actuación acordes a los objetivos de salvaguardia y puesta en valor como elementos capaces de potenciar desarrollo social y económico, no solo en los sectores directamente intervenidos sino a diferentes escalas, como se evidencia en intervenciones realizadas en espacios urbanos de todo el mundo.

Para el caso de este trabajo, se plantea el estudio de intervenciones urbanas en espacios de interacción puerto-ciudad en el contexto latinoamericano por la variedad de factores comunes a las características socio-culturales venezolanas, que pueden ser fuente de referencias y experiencias, exitosas o no.

A partir del estudio de los temas planteados, se podrían presentar criterios de actuación dirigidos a superar el momento actual de crisis descrito en el ámbito de estudio con la doble intención de salvaguardia del patrimonio urbano y la reinterpretación de las relaciones ciudad-puerto-lago.



Figura 1.2: Planteamiento de la investigación.
Fuente: Elaboración propia.

1.3. Antecedentes de la investigación

Se tiene como punto de partida para el desarrollo de este trabajo de investigación dos planteamientos surgidos en la última década del siglo pasado, cuando parecía existir un consenso entre actores políticos, económicos, académicos y sociales en la idea de recuperar el valor patrimonial de espacios urbanos centrales en la conformación histórica de la ciudad de Maracaibo y la reinterpretación de las relaciones entre la ciudad y el borde costero, degradado, vallado y por lo tanto ajeno.

El primero de ellos, es el **Plan Integral de Renovación Urbana para el Área Central de Maracaibo** (PIRU), presentado en 1992 por el Centro Rafael Urdaneta, como institución del estado implicada directamente en la planificación estratégica de soluciones a la problemática urbana y con la pretensión de convertirse en el marco jurídico que comprometa a todos los actores en la tarea de alcanzar este objetivo común.

El segundo planteamiento, es el resultado de la investigación de las arquitectas Isabel Portillo, Mercedes Ferrer y Carolina Quintero de la Dirección de Extensión de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia⁵, FADLUZ, realizada entre 1998 y 1999, que se presenta resumida en la ponencia *"Maracaibo's Malecón on Stage"* en el marco de la *"11th Conference of the International Planning History"* en Barcelona en 2004, y que sigue con la idea del PIRU de intervención en el centro histórico de Maracaibo, pero otorgándole protagonismo a la formulación de una política urbana capaz de rehabilitar el malecón de Maracaibo, reconociéndolo como un espacio con un *"alto valor patrimonial y simbólico"* y escenario primordial de la conformación de la identidad de Maracaibo como ciudad-puerto y previendo la potencialidad de recuperación de este espacio como punto de inicio para la recuperación de todo el frente costero.

Esta investigación surge de la FADLUZ como un intento de crear una experiencia *"generadora de impacto social"* en un tema que es de continuo debate e inquietud, pero sigue siendo tarea pendiente y con soluciones cada vez más complejas, como se evidencia en el hecho de que la situación de degradación del malecón y del centro histórico, lejos de superarse, se ha visto acelerada por la situación de crisis que atraviesa Venezuela y que ya se ha comentado.

El malecón ha sido tradicionalmente el espacio principal en la interacción de la ciudad con el puerto, y con su lago, por lo que, no se puede llegar a reconocer completamente su valor si no se llega a hacer un reconocimiento del centro histórico marabino, y la urgencia de acometer iniciativas destinadas a su rehabilitación, por lo tanto, se consideran complementarios los planteamientos del PIRU y de la FADLUZ y se toman como base documental en el desarrollo de este trabajo de investigación.

⁵ La Universidad del Zulia (LUZ) es una Universidad Nacional Autónoma, el principal centro de educación superior de Maracaibo y toda la región.

1.4. Objetivos

El objetivo principal de este trabajo es la formulación de una propuesta estratégica de criterios de intervención destinada a procurar la consideración del espacio del antiguo malecón de Maracaibo como una pieza urbana capaz de articular una relación dinámica con el casco histórico de la ciudad a partir del reconocimiento de su privilegiada ubicación y su valor en la formación de la identidad de ciudad-puerto que ha definido a Maracaibo a lo largo de su historia. Para ello se lleva a cabo un estudio del ámbito territorial no solo del casco histórico de la ciudad, sino también de todo el sistema urbano y su encaje en el sistema de ciudades de la región zuliana.

Para llevar a cabo el trabajo de investigación se han consultado diversas fuentes bibliográficas, audiovisuales, académicas y artísticas que recogen la evolución histórica de la ciudad y el estudio de las relaciones puerto-ciudad en contextos con características similares a las de Maracaibo, especialmente en la región latinoamericana.

Objetivos específicos:

- Realizar una revisión documental sobre la evolución histórica de la ciudad de Maracaibo y su condición de ciudad-puerto con el propósito de comprender la relevancia del espacio del antiguo malecón y entenderlo como espacio de oportunidades para la revitalización del casco central de la ciudad.
- Identificar el patrimonio existente en el conjunto del centro histórico de Maracaibo a través del estudio del patrimonio reconocido institucionalmente, pero también de los elementos que forman parte del proceso cultural que ha definido la identidad actual del pueblo marabino.
- Analizar la problemática existente en el casco central de Maracaibo a partir de un diagnóstico de distintas variables espaciales y socioeconómicas que generan el estado de crisis actual y cuya comprensión podría derivar en estrategias para su superación.
- Definir criterios de intervención a tener en cuenta para el planteamiento de alternativas de rehabilitación y regeneración que permitan articular el antiguo malecón con el casco central y con el resto de la ciudad de Maracaibo considerando factores que intervienen en situaciones de complejidad urbana.

1.5. Metodología

Para la realización de este trabajo de investigación, se diseña una metodología que pretende establecer un orden en la investigación que permita cumplir en forma y plazos con los criterios establecidos para el desarrollo del Trabajo de Fin de Máster. Esta metodología se divide en tres etapas principales:

- **Planteamiento del tema**

La primera etapa abarca la definición del tema de estudio, el planteamiento de los objetivos del trabajo Fin de Máster en función de los objetivos y contenidos que presenta el Máster Universitario en Urbanismo, Planeamiento y Diseño Urbano de la Universidad de Sevilla y el diseño de la metodología para llevar a cabo la investigación necesaria para cumplir en forma y plazo con los objetivos planteados.

- **Marco conceptual**

La segunda etapa está constituida por lo que se podría llamar marco conceptual del estudio, donde se identifican las peculiaridades de Maracaibo como ciudad puerto, de su malecón, de las características físicas, económicas, culturales y sociales del territorio objeto de estudio a partir de un trabajo de investigación sobre la evolución histórica de los espacios portuarios de la ciudad, así como los distintos enfoques que se plantean desde el urbanismo para conceptualizar el reconocimiento del valor patrimonial urbano y la salvaguardia de los espacios que tengan tal consideración, por lo tanto se pretende llevar a cabo un estudio documental sobre el centro histórico de Maracaibo, con especial relevancia en el patrimonio construido, según lo establecido en el Catálogo de Patrimonio Cultural venezolano.

- **Propuesta de criterios de actuación**

La tercera etapa comprende la propuesta de una serie de criterios de actuación para la recuperación del espacio malecón y su integración a la dinámica urbana de Maracaibo a partir de la identificación de la problemática actual del espacio objeto de estudio y su contexto, del marco legislativo y administrativo vigente y que condiciona las actuaciones previstas y la experiencia en casos similares de recuperación de frentes costeros, de espacios puerto degradados, en desuso o subutilizados y de recuperación y regeneración de centros históricos en el entorno latinoamericano y soluciones exitosas en entornos distintos al latinoamericano pero que podrían aportar ideas aplicables al caso Maracaibo.

1.6. Fuentes disponibles

Para la recopilación de información estadística se consultan fuentes oficiales en los distintos niveles de gobierno de la administración pública; Nacional, Regional y Local.

Instituto Nacional de Estadísticas (INE) datos a partir del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2011 del cual se extrajo información correspondiente al Estado Zulia, al Municipio Maracaibo y a la Parroquia Bolívar (donde se encuentra ubicado el casco central de Maracaibo). Información disponible en la página oficial del INE <http://www.ine.gov.ve/>

Ministerio del Poder Popular para la Cultura a partir del Catálogo del Patrimonio Cultural Venezolano en el apartado correspondiente al Municipio Maracaibo.

Ministerio del Poder Popular para el Transporte a través de la empresa Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) por medio de la información publicada en su página oficial referente al Puerto de Maracaibo y el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA)

Gobierno del Zulia mediante información publicada en los Planes de Desarrollo 2008-2012 y 2013-2019 y el Plan Prospectivo Zulia 2040.

Centro Rafael Urdaneta mediante el Plan Integral de Renovación Urbana para el Área Central de la Ciudad de Maracaibo

Alcaldía del Municipio Maracaibo a través del Centro de Procesamiento Urbano que publica las ordenanzas que afectan al término municipal de Maracaibo y los planes de zonificación y ordenamiento.

Para la información documental sobre la evolución histórica de Maracaibo se consultan distintos autores, especialmente trabajos de investigación en el desarrollo de la ciudad portuaria como los que han llevado a cabo Ileana Parra Grazzina o Germán Cardozo Galué y especialmente, investigaciones de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia como la llevada a cabo por Nereida Petit, Eduardo Pineda y Elisa Quijano.

También se consultan notas de prensa que reflejan noticias de actualidad y reseñas históricas del ámbito de estudio y de la realidad nacional, de importantes medios de comunicación zulianos como los diarios La Verdad, Versión Final o especialmente Panorama, periódico con más de 100 años de historia.

Para la información sobre la conceptualización del patrimonio urbano y su salvaguardia, se tienen como fuentes principales los consensos surgidos de organismos multinacionales como la **Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura** (UNESCO), mayormente disponible en su página oficial en español <https://es.unesco.org/> y el **Consejo Internacional de Monumentos y Sitios** (ICOMOS), también relacionado con la UNESCO, en su página oficial <https://www.icomos.org/>

1.7. Delimitación del ámbito de estudio

El área que se delimita como ámbito de estudio para este trabajo de investigación está conformada por el espacio que ocupaba el antiguo malecón de Maracaibo, la cual se encuentra actualmente bajo jurisdicción del Ministerio del Poder Popular para el Transporte (MppT) del Gobierno central de Venezuela mediante la empresa Bolivariana de Puertos SA (Bolipuertos) y el espacio del casco histórico de la ciudad que se encuentra adyacente y que ha estado condicionado tradicionalmente por su relación con el frente costero y la actividad portuaria.

En este sentido se establece una poligonal que, de manera parcial, coincide con la que definen el centro histórico de Maracaibo, tanto el Gobierno del Zulia como el Gobierno Nacional de Venezuela a manera de identificar un contexto de interrelación entre la lámina de agua del lago de Maracaibo, la actividad portuaria y la ciudad actual.

Maracaibo, como ya se ha comentado en la introducción de este trabajo, es la segunda ciudad más importante de Venezuela por cantidad de habitantes, y es un reflejo de la crisis económica, política y social que atraviesa el país desde finales del siglo pasado y que se ha agudizado en los últimos años y el espacio delimitado como ámbito de estudio sirve para evidenciar el alcance de la crisis actual en la realidad urbanística y la necesidad de actuaciones destinadas al reconocimiento del valor patrimonial del conjunto y su salvaguardia.



Figura 1.7: Área central de Maracaibo y delimitación del ámbito de estudio.

Fuente: Elaboración propia a partir de plano de vialidad de la Alcaldía de Maracaibo.

Parte II



Reconocimiento histórico del ámbito de estudio

2. Evolución histórica de Maracaibo como ciudad-puerto

Para poder llegar a reconocer más acertadamente las características y hechos que definen a la ciudad actual, se hace necesario abordar el estudio de sus orígenes, que están ligados indivisiblemente al contexto geográfico y social de su ubicación. En este sentido, en el caso de Maracaibo -y entendiéndolo como determinante en la definición de los objetivos de este trabajo de investigación- más específicamente su condición de ciudad-puerto, se hace oportuno comenzar a hacerlo a partir del estudio de lo que se ha llamado la "Unidad Geo-histórica de la cuenca del Lago de Maracaibo"¹ como marco territorial que ha definido la evolución histórica del ámbito de estudio aunque no siempre se haya correspondido con una entidad político-administrativa única. En esta idea los investigadores Gustavo Morillo Díaz y Gerardo Salas Cohen proponen:

El estudio de la cuenca hidrográfica como un enfoque para evaluar el desarrollo histórico de una región, lo cual permitiría establecer cómo los componentes de una unidad natural como la cuenca, también determinan unidades históricas (Morillo & Salas, 2009, p. 79)

Este territorio geo-histórico se encuentra ubicado al noroeste de la actual República Bolivariana de Venezuela, correspondiéndose con el territorio del estado Zulia y parte de los estados Táchira, Mérida y Trujillo, y se puede describir desde el punto de vista geográfico como una cuenca sedimentaria rodeada parcialmente de montañas por la presencia de dos ramales de la cordillera de los Andes que llegan al norte de Sudamérica: la Sierra de Perijá como frontera occidental y la Cordillera de Mérida o de los Andes venezolanos como frontera suroriental además de sus estribaciones en los sistemas montañosos de Lara y Falcón como frontera oriental. El lago de Maracaibo ocupa la parte central de este territorio y este cuerpo de agua conecta con el Mar Caribe a través del Golfo de Venezuela con el que intercambia aguas en el estrecho de Maracaibo y la bahía de El Tablazo (ver Figura 2).

Las peculiares características de esta región geográfica favorecieron una dinámica de interacción social dentro del territorio desde el mismo inicio del proceso de migraciones que dio origen al establecimiento de poblaciones permanentes en la zona y que se ha mantenido a pesar de los cambios administrativos y jurisdiccionales que desde entonces se han sucedido.

¹ Se usa la definición de los investigadores zulianos Gustavo Morillo Díaz y Gerardo Salas Cohen aparecida en la ponencia "La cuenca del Lago de Maracaibo como unidad geohistórica" publicada en 2009 por la revista Agenda Social de la Universidade Estadual do Norte Fluminense.



Figura 2: Territorio de la Unidad Geo-histórica del Lago de Maracaibo.
Fuente: Elaboración propia a partir de Bing Maps.

2.1. Pueblo de agua. El contexto pre-hispano

El proceso de poblamiento del territorio de la cuenca del Lago de Maracaibo comienza a partir de la llegada de grupos desplazados desde distintos puntos de la costa caribeña o el interior andino, y según evidencias arqueológicas se ha datado con inicios en alrededor del año 1500 a. n. e. (Oliver, 1990) involucrando a distintos grupos étnicos entre los cuales podían distinguirse pueblos de origen *arawako*, *caribe* o *chibcha*. Es una característica destacable que la población de la cuenca nunca ha sido una población homogénea, ni cultural ni lingüísticamente, sino que siempre ha estado conformada por distintos grupos étnicos obligados por el contexto natural a establecer relaciones sociales entre ellos.

Estos primeros pobladores se repartieron por todo el territorio de la cuenca, desde las zonas extremadamente húmedas del sur hasta las casi desérticas del norte, dedicándose cada uno a actividades más o menos acordes a su entorno inmediato, algunos priorizando las actividades de caza, otros las de pesca, otros a la siembra y recolección y otros a la explotación de las salinas, abundantes en la zona norte, pero siempre teniendo todos como elemento de contacto el cuerpo de agua, lo que propició desde esos primeros momentos de la formación de la región, relaciones sociales y comerciales de complementariedad entre los distintos pueblos de todo el ámbito lacustre (Urdaneta, et al., 2006).

En su libro “Maracaibo: de pueblo de agua a ciudad-puerto siglos XVI-XVII” Ileana Parra Grazzina identifica 2 grupos principales entre estos primeros pobladores, diferenciándolos entre “pueblos de agua” y “pueblos de tierra” (Parra Grazzina, 2005, p. 2) según el entorno inmediato del asentamiento y las actividades que realizaban de forma prevalente; los pueblos de agua construían sus viviendas sobre estacas de madera dentro de lagos, lagunas y ríos, llamadas palafitos², que les permitía protección de los animales de tierra, regular la temperatura y el rápido acceso a fuentes de alimentación, y se desplazaban en canoas, dejando el interior al dominio de los pueblos de tierra, que construían sus viviendas en tierra firme y no utilizaban canoas para su desplazamiento.

De entre todos los grupos con presencia en este contexto territorial y temporal, los pueblos de agua del norte llegarían a ser conocidos como “señores de la laguna” al considerarse favorecidos frente a los otros, según describe Parra Grazzina de la siguiente manera:

Favorecidos y a conciencia de la ventaja estratégica de su localización, se posesionaron en ese estrecho cuello de escasa profundidad, que figura como corredor de unión de las aguas dulces con las del Caribe a la altura del Golfo de Venezuela. Los pueblos de agua controlaron el acceso o salida al Lago de Maracaibo y se explica principalmente porque sus nativos se convirtieron en

² Aún es posible encontrar comunidades que viven en palafitos en distintos puntos de la costa lacustre, una de las más conocidas son las que se asientan en la laguna de Sinamaica, al norte del Zulia.

experimentados conocedores de las corrientes, canales y obstáculos por la cual evitaban la encalladura de sus canoas (Parra Grazzina, 2005, p. 3)



Figura 2.1: Palafitos en la zona de la laguna de Sinamaica en 2006.
Fuente: Elaboración propia.

Es destacable el hecho de que los pueblos del norte, asentados en zonas más áridas y por tanto menos fértiles dependían del comercio para su subsistencia con pueblos asentados en los territorios más húmedos del sur. Así ya desde entonces se reconocía la importancia que tenía el estrecho que conecta Lago y Golfo como punto de cierre de la cuenca lacustre en el desarrollo de las relaciones sociales y comerciales entre los habitantes de la región. No es difícil, entonces, deducir las razones de la localización en aquel estrecho de la villa fundada en el marco del proceso de exploración y colonización de los territorios americanos iniciado por los europeos con la llegada de la expedición que lideraba Cristóbal Colón en 1492³.

2.2. Tres fundaciones y el origen de la ciudad-puerto

El proceso que trajo a América a exploradores europeos fue posible indudablemente gracias al desarrollo tecnológico en los medios de navegación que ya entonces se había alcanzado en Europa y que hicieron posible la existencia de naves capaces de cubrir el recorrido de enormes distancias y el traslado de numerosos tripulantes y grandes volúmenes de carga, por lo tanto, debido a la importancia del componente naval en aquel proceso de exploración y conquista, no se podía sino priorizar el establecimiento de los primeros asentamientos coloniales en ubicaciones que fueran accesibles vía marítima, y aquellos que además del acceso, pudieran ofrecer cierto grado de protección y defensa serían los que terminarían consolidándose.

³ Inicio del establecimiento de colonias europeas en América.

En el caso de Maracaibo hicieron falta tres intentos para conformar una población estable; el primero de ellos está reconocido como el llevado a cabo por el explorador alemán Ambrosio Alfínger⁴ en 1529 en el marco de la capitulación firmada por el Emperador Carlos V el año anterior en favor de la familia de banqueros alemanes Welser⁵ como retribución por los aportes financieros realizados por estos al Tesoro Real, y que les permitía la exploración y conquista de un amplio territorio costero entre lo que hoy sería el oriente colombiano y el occidente venezolano, además del privilegio de fundar ciudades en dicho territorio (Brewer-Carías, 1995).

La fundación de Alfínger, si bien, ha sido objeto de debate como hito fundacional de la ciudad actual por las dudas en cuanto a su emplazamiento, está ampliamente registrada en los documentos oficiales de la colonia y como tal lo registra el Hermano Nectario María en su "Catálogo de los documentos referentes a la antigua provincia de Maracaibo, existentes en el Archivo General de Indias de Sevilla" (Nectario Maria, 1973, p. 7).

La ranchería fundada por Alfínger como Nueva Núremberg -aunque según algunas fuentes ya reconociendo la existencia del topónimo Maracaibo entre los pueblos indígenas- no tendría un largo recorrido debido entre otras razones a la belicosidad de estos y a la dificultad de sembrar y garantizar alimentos en la aridez del entorno, circunstancia que los "señores de la laguna" habían logrado superar gracias al comercio con otros pueblos. Así en 1535 la ranchería quedó despoblada y sus vecinos trasladados a la población del Cabo de La Vela (Brewer-Carías, 1995).

Juan de Castellanos en sus "Elegías de varones ilustres de Indias" describe la fundación de Alfínger así:

*En un pueblo de indios que allí estaba
Hicieron los cristianos el asentamiento;
Aquesta Maracaibo se llamaba,
De quien el lago tuvo nombramiento:
Allí no se cogía ni sembraba,
Más era de rescate el sustento,
Y celebraban ferias y mercado
A trueco de la sal y del pescado* (De Castellanos, 1857, p. 189)

A pesar del fracaso en la consolidación del asentamiento, había quedado clara la necesidad de controlar el estrecho para garantizar la conquista del territorio y la prevalencia sobre los pueblos indígenas, por lo que, una vez finalizada la presencia de los alemanes, las autoridades españolas representadas por el Gobernador de la Provincia de Venezuela (en cuya jurisdicción se enmarcaba la costa norte de la región), encargan un segundo intento en 1569 con la fundación por parte de Alonso Pacheco Maldonado de "Ciudad Rodrigo" (nombrándola así en honor a su ciudad natal en la España peninsular) la cual tampoco llegaría a consolidarse.

⁴ También conocido como Ambrosius Ehinger o Dalfinger o Thalfinger.

⁵ También conocido como Welsares o Bélzares

Sería en el tercer intento, en 1574, apenas un año después del abandono de Ciudad Rodrigo cuando Pedro Maldonado, acatando la orden del Gobernador Diego Mazariegos⁶, emprendió la tarea de repoblamiento del lugar, refundándolo con el nombre de "Nueva Zamora de la Laguna de Maracaibo", acontecimiento que Castellanos describe de la siguiente forma:

*Un Pacheco que fué varon notable,
Fundó ciudad de gente castellana
En parte bien dispuesta y agradable
I al dicho Maracaibo muy cercana;
Mas esta población no fue durable,
Aunque siempre duró la buena gana;
Pero como halló gran resistencia
Convino del lugar hacer ausencia.*

*Salió pues del compás de Venezuela,
Y fué con breve copia de cristianos
A hablar en el Cabo de la Vela
Al mariscal Miguel de Castellanos,
Para con su favor y su tutela
Volver luego las armas á las manos;
Mas como la ganancia fallecia,
No concluyó con él lo que queria.*

*Volvióse donde estaba Mazariego,
Ya de su poblacion desconfiado,
El cual gobernador mediante ruego
Hizo volver á Pedro Maldonado,
Que con valor insigne pobló luego
El pueblo por Pacheco despoblado:
Por nombre se le dio Nueva Zamora
Con el cual permanece hasta agora (De Castellanos, 1857, p. 247)*

El lugar exacto en el que se produjo el acto de fundación de la población de Ciudad Rodrigo y de la Nueva Zamora, como la fundación de Alfínger, aún sigue siendo objeto de debate, dada la carencia de información cartográfica de la época, las alteraciones debido a eventos naturales de la morfología de la zona o la continuidad de alguna de las construcciones originales. No se discute, sin embargo, el emplazamiento en las inmediaciones de la costa, en una zona cercana al actual casco histórico, según descripciones y relatos de la época y debido a la existencia de una bahía con características de puerto natural que se presenta como opción favorable ya que la ciudad estaba destinada a servir de paso y atracadero primero y puerto después, en las vías comerciales que comenzaban a establecerse entre las nuevas ciudades hispanas,

⁶ Entonces Gobernador de la Provincia de Venezuela, en cuya jurisdicción se encontraba el norte del lago.

facilitando el circuito lacustre la comunicación entre ciudades de los Andes del norte sudamericano y el Caribe.

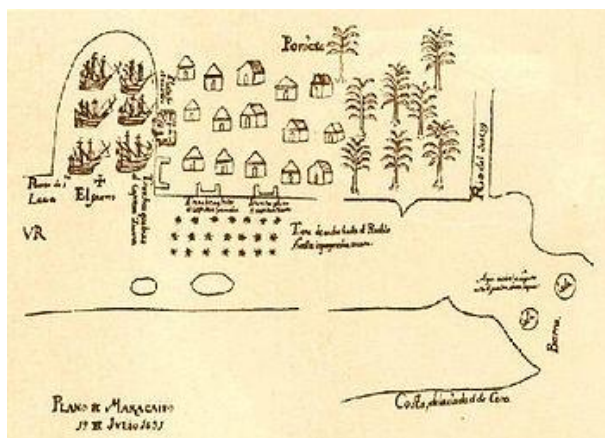


Figura 2.2a: Reproducción del plano sobre las defensas de Maracaibo en 1639 atribuido a Fray Julián de Esquivel.

Fuente: Página de Maracaibo en Wikipedia.

El asentamiento comienza entonces a crecer con nuevas construcciones y vecinos gracias a su condición de ciudad-puerto, que los investigadores de la Universidad del Zulia Nereida Petit, Eduardo Pineda y Elisa Quijano describen de la siguiente manera:

La Nueva Zamora consolida su función portuaria. Alrededor del puerto se establecen las bodegas, almacenes y demás centros de acopio para los productos que llegan y los que salen. Así mismo y en dirección al oeste, cerca del caño El Manglar y siguiendo el perfil costanero, se implantan las madereras que explotan los mangles y procesan las piezas para construir edificaciones y embarcaciones, surgen los primeros varaderos e incipientes astilleros. Se ubican las curtiembres de cueros, aprovechando para este proceso la fruta del dividive.

Aparecen las tenerías de cordobanes, las fábricas de esteras, etc. (Petit, et al., 2007, p. 204)

Las primeras construcciones de la ciudad, además de viviendas e Iglesias son entonces las destinadas a los servicios propios de la nueva ciudad puerto, que comienza a ser punto clave en las rutas que llevan principalmente productos agrícolas desde las ciudades andinas de Pamplona, La Grita o Mérida hasta Cartagena de Indias y traen desde esta vinos, textiles o instrumentos de labranza. No sin dificultad, por el continuo asedio de los pueblos indígenas, que sobreviven en el entorno y que repiten ataques al ganado, a las construcciones, a las naves y a los pobladores de Nueva Zamora.

A lo largo del siglo XVI son constantes los enfrentamientos entre la población indígena que pretende resistir el desarrollo de la comunidad de europeos y la defensa de estos del territorio conquistado. La población indígena perdería eventualmente el control del territorio, siendo en parte diezmada, en parte sometida y en parte integrada en la nueva sociedad que controlaba la unidad geo-histórica.

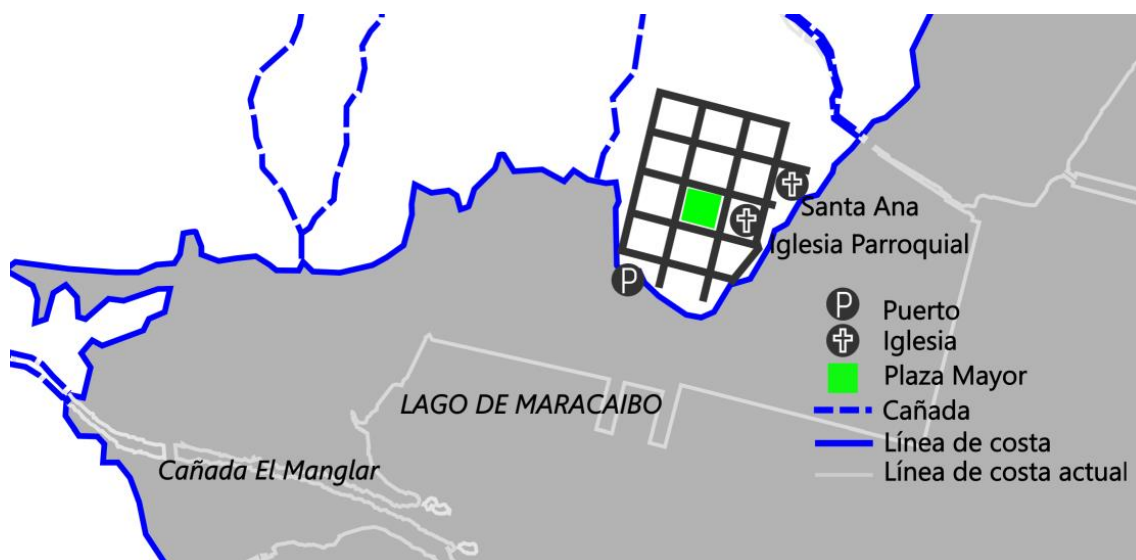


Figura 2.2b: Descripción de la conformación de la Maracaibo del Siglo XVI superpuesta a la línea actual de costa donde se evidencia el espacio ganado al lago y la ubicación del uso portuario al sur de la cuadrícula fundacional.

Fuente: Elaboración propia a partir de las investigaciones de Petit, Pineda y Quijano.

Para la primera mitad del siglo XVII, ya se documentan construcciones importantes en Maracaibo, como la sede del Cabildo, además del Hospital e Iglesias. Esto, aunado a la existencia de relatos de las actividades que se desarrollan en el lugar, permiten inferir la consolidación de la ciudad-puerto.

Las primeras etapas del crecimiento hicieron concentrar las actividades portuarias hacia el sur de la cuadrícula fundacional, aprovechando un espacio de costa abierta y al que no se habían asignado propietarios y que era punto de contacto de los pobladores con la Laguna, esta ubicación del puerto al sur de la cuadrícula fundacional se ha mantenido con ligeras variaciones hasta la época actual.

2.3. La ciudad consolidada y las nuevas dinámicas

En el siglo XVII no es Maracaibo la única ciudad fundada en la región geo-histórica de la cuenca del Lago, sino que ya existía para esa época un circuito interior de navegación que incluía a las poblaciones de la Villa de Altagracia (hoy Los Puertos de Altagracia) ubicada en la costa oriental del estrecho y que servía de puerto en la costa contraria a Maracaibo y San Pedro y Gibraltar, en la costa sur del lago que servían como puertos de embarque para los productos andinos.

La relativa importancia de estos puertos lacustres quedó evidenciada en el interés que mostraron los piratas europeos que atacaron estas villas a lo largo del siglo, en incursiones ampliamente documentadas, como las de François l'Olonnais⁷, Henry Morgan, Michel Le Basque (Amezaga, 2005) o Alexandre Olivier Exquemelin. El mismo

⁷ También conocido como Francisco Lolonois o el Olonés.

Exquemelin en sus escritos publicados en 1678 describía a aquella Maracaibo de la siguiente forma:

Delante de Maracaibo hay un espacioso y asegurado puerto, sobre el cual se pueden fabricar toda suerte de embarcaciones, teniendo la comodidad de madera que pueden conducir a poco gasto (Exquemelin, 1678, p. 135)

Esta circunstancia de indefensión frente a los ataques piratas forzaría a las autoridades provinciales, a la construcción de baluartes defensivos de la entrada del estrecho, como la Fortaleza de San Carlos de La Barra en 1623.



Figura 2.3a: Ubicación de los principales puertos lacustres en el Siglo XVII
Fuente: Elaboración propia.

Otro factor destacable en el proceso de formación de la ciudad puerto y la identidad de la unidad geo-histórica, vino dado por el contexto administrativo de la época; mientras los puertos del norte seguían adscritos a la Provincia de Venezuela, dependiendo de la Real Audiencia de Santo Domingo en la Isla Española, los del sur, pertenecían a la Provincia de Mérida que estaba adscrita a la Real Audiencia de Santa Fe, por su cercanía a la ciudad andina. Esta dualidad en el origen de las autoridades de los puertos del circuito lacustre, comenzaría a suponer episodios de competencia y disputas por el cobro de peajes o derechos de aduanas, en los cuales Maracaibo aventajaba a los otros por ser

paso obligatorio entre el interior y el exterior del Lago (Parra Grazzina, 2005) razón que en poco tiempo supuso un crecimiento de este en detrimento de los restantes puertos de la región.

El historiador Germán Cardozo Galué lo describe de la siguiente manera:

En un primer momento, el circuito fue plurinodal. Tres puertos del Lago, Moporo, Gibraltar y San Pedro en su costa oriental, más uno fluvial, Zulía, operaron como centros de acopio e intercambio con Cartagena de Indias, Santo Domingo y Sevilla. Progresivamente el puerto de Maracaibo se impuso como único centro nodal: su estratégica ubicación en el área de contacto entre la comunicación marítima y lacustre favoreció el proceso (Cardozo, 2005, p. 5)

Las construcciones defensivas y el crecimiento del circuito comercial, aunado a la ya comentada ubicación de privilegio que antes habían aprovechado los “señores de la laguna”, convirtieron a Maracaibo en la principal ciudad de la región geo-histórica, hecho que quedaría refrendado con la fundación de la Provincia de Mérida del Espíritu Santo de Maracaibo en 1676, al incorporarse la ciudad de Maracaibo y su entorno a la ya existente Provincia de Mérida y que venía a unificar por primera vez el territorio de la región geo-histórica ya descrita. Esta provincia apenas conservaría la capital en Mérida por 2 años más, puesto que en 1678 ya se traslada la capital a Maracaibo (Brewer-Carías, 1995, pp. 23-24) y la provincia comienza a ser conocida enseguida como Provincia de Maracaibo.

Este evento añadiría una nueva dinámica en la ciudad: la de centro político con competencias administrativas sobre un vasto territorio que tiene como vínculo geográfico la existencia del Lago y supondría un impulso definitivo en el crecimiento constante, no solo de la actividad portuaria, sino de toda la dinámica urbana.



Figura 2.3b: Descripción de la conformación de la Maracaibo del Siglo XVII superpuesta a la línea actual de costa. Aparecen los primeros caminos reales, como el de Bella Vista y el de Río Hacha.

Fuente: Elaboración propia a partir de las investigaciones de Petit, Pineda y Quijano.

2.4. Crecimiento y expansión en el siglo XVIII

Para el siglo XVIII ya se puede hacer un reconocimiento morfológico y social más preciso de Maracaibo. A partir del estudio del trazado de las calles se pueden identificar tres sectores principales: el primero se corresponde con la típica estructura de cuadrícula de las fundaciones hispanas en América en el casco central, donde se asientan las residencias de las familias de la élite maracaibera, blancos de ascendencia europea la mayoría, pero también hay constancia de negros enriquecidos con el comercio con propiedades en la zona, además de los principales edificios administrativos y la Iglesia principal junto a la Plaza Mayor.

El segundo sector se corresponde con la expansión del casco central siguiendo trazados más irregulares condicionados por el crecimiento espontáneo hacia la periferia y por la transformación progresiva de la línea de costa, además de la presencia de los caminos reales que ya se documentan existentes para mediados del siglo XVII, siendo el principal el camino real hacia Río Hacha⁸ que discurre desde el oeste y hacia el norte del centro urbano. En este sector se registra un importante componente de mestizaje racial, al ubicarse las residencias de las familias más pobres entre las que se encontraban indígenas integrados y esclavos liberados.

Hacia el sur se sigue consolidando la actividad portuaria que se beneficia espacialmente por la transformación de la línea de costa gracias a la incorporación de terrenos ganados al lago; de forma natural debido al arrastre de sedimentos por los cauces de escorrentías que desembocan en este, y que reciben la denominación de cañadas o caños, especialmente el llamado caño El Manglar (por la proliferación del mangle en su desembocadura) y artificial, debido a los restos que se van acumulando producto de la propia actividad portuaria. A este sector se le comienza a conocer como La Marina (Petit, et al., 2007, p. 210) y Puerto Piojos⁹ (debido a la concentración de animales para la venta y paja que favorecían la existencia de piojos). El crecimiento de este sector denota que la actividad portuaria sigue siendo la más importante en la economía de la ciudad, puesto que es en esta zona donde comienzan a concentrarse las casas comerciales que distribuyen los bienes que traen los barcos, y con ello los ciudadanos, animados por la oferta comercial y de ocio existente, sería esto el inicio de la idea de malecón que ha permanecido en la memoria colectiva de los marabinos.

Este último sector va a ir acumulando edificaciones de gran relevancia como la Aduana, la Compañía Guipuzcoana, luego la de Filipinas, y numerosas casas comerciales que, junto con la Plaza del Convento lo consolidará como el centro comercial de la ciudad: lugar más frecuentado ya que los vecinos visitaban diariamente los barcos para la compra de víveres y mercancías, llenándolo de la algarabía característica de estos lugares, además de la que acompañara la llegada de los marinos al lugar. La importancia del mismo queda demostrado

⁸ Actual Riohacha, ciudad colombiana capital del departamento de La Guajira.

⁹ También es conocido como Puerto El Piojo o Puerto de Piojos

en los protocolos de compra y venta reseñados por Millares, allí se observa que familias prominentes de la ciudad, adquieren varios inmuebles hacia esa zona, incluyendo un almacén de dos plantas en el que se desarrolla, tal como era costumbre, la tienda o almacén en la parte baja y la vivienda en la parte superior (Petit, et al., 2007, p. 211)

La existencia de estas casas comerciales, especialmente la de la Compañía Guipuzcoana, contribuyen con inversiones a la adecuación de la infraestructura portuaria a lo largo del siglo XVIII (Semprún Parra & Hernández, 2018, p. 1111).

Para el último cuarto del siglo XVIII la población de Maracaibo había ya alcanzado los 10.000 habitantes, según las “*Actas de visitas que hizo el Obispo doctor don Mariano Martí a los pueblos del Zulia en los años 1774, 1775 y 1776*” citadas por Petit, Quijano y Pineda (2007, p. 207).

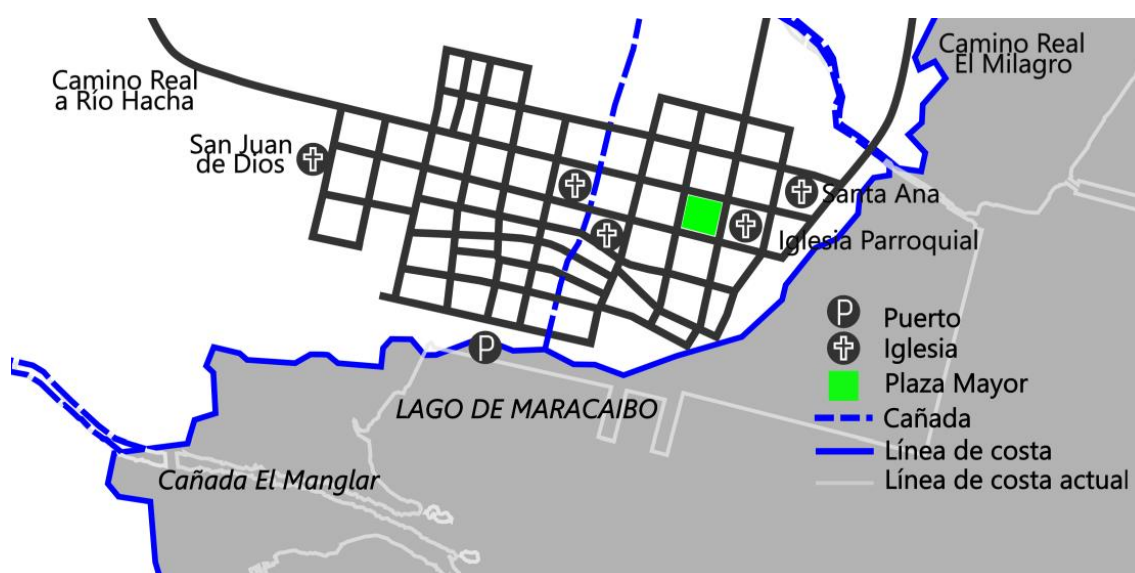


Figura 2.4: Descripción de la conformación de la Maracaibo del Siglo XVIII a partir de las investigaciones de Petit, Pineda y Quijano superpuesta a la línea actual de costa donde se evidencia el espacio ganado al lago y la ubicación del uso portuario al sur del centro urbano, correspondiéndose con la ubicación actual del malecón.

Fuente: Elaboración propia a partir de las investigaciones de Petit, Pineda y Quijano.

2.5. La Marina, el puerto y la República. Siglo XIX

El comienzo del siglo XIX está marcado por la turbulenta situación política en la España peninsular, invadida por las tropas francesas y en medio de la inestabilidad generada por las abdicaciones de Bayona en 1808, que en la América Hispana es aprovechada para el surgimiento del independentismo en diversos territorios. En el caso de la Capitanía General de Venezuela -de la que Maracaibo formaba parte- este movimiento independentista comienza a tomar forma el 19 de abril de 1810 cuando las élites de Caracas¹⁰ asumieron el gobierno de la Capitanía General constituyendo una Junta Suprema y con ella estableciendo un gobierno autónomo y una nueva legitimidad en el territorio, asumiendo competencias que hasta entonces, estaban limitadas a la monarquía (Maldonado, 2005, pp. 50-51). En este escenario, las autoridades de las principales ciudades bajo jurisdicción venezolana tenían que elegir entre seguir fieles a España o seguir la iniciativa caraqueña, a la que se plegaron las autoridades de Mérida, Trujillo, La Grita y San Cristóbal, las cuales, aprovechando la ocasión, se segregaron de la Provincia de Maracaibo a la que hasta entonces pertenecían.

En este marco convulso las autoridades marabinas, recelosas de lo que podría suponer una dependencia de las autoridades caraqueñas, se mantuvieron fieles a España hasta la proclamación de su propia independencia el 28 de enero de 1821 y su integración definitiva a Venezuela (Maldonado, 2005, p. 58).

El recelo de Maracaibo por su autonomía hace evidente para esta época la consolidación de una conciencia de identidad propia entre los habitantes de la ciudad y lo que queda de la Provincia, una vez segregados los pueblos andinos, hecho demostrado con las crecientes demandas de autonomía ante las autoridades españolas como la expuesta por José Domingo Rus siendo representante de la Provincia ante las Cortes de Cádiz en 1812 cuando demandaba para Maracaibo la autonomía política necesaria para garantizar su crecimiento y desarrollo económico (Maldonado, 2008, p. 583).

La ciudad seguía su crecimiento en medio de aquella convulsión política y ya alcanzaba una población de unos 24.000 habitantes (Chen & Picouet, 1979, p. 20). El espacio portuario era reconocido como su centro comercial, hecho que se vería refrendado con la construcción del primer mercado, el de "Los Ventorrillos Viejos" en 1816 (Semprún Parra & Hernández, 2018, p. 1299), que se ubicaba entre la costa del lago y la calle Comercio¹¹ (llamada así por la cantidad de comercios establecidos en la zona). Sería de una construcción bastante pobre, que sin embargo se mantendría hasta 1866 cuando fue sustituido por el Mercado de "Los Ventorrillos Nuevos".

Las instalaciones del puerto seguían creciendo conforme crecía toda la actividad del circuito agroexportador del que era cabecera, especialmente debido al aporte financiero de las casas comerciales como la anteriormente nombrada Compañía Guipuzcoana,

¹⁰ La ciudad de Caracas era la capital de la Capitanía General de Venezuela y luego lo sería de la República una vez alcanzada la independencia.

¹¹ En la nomenclatura oficial actual se la identifica como Calle 99.

como venía sucediendo desde el siglo XVIII, sin embargo, es ya en el siglo XIX, en la Maracaibo republicana, cuando se acomete la primera gran transformación del espacio portuario propiamente dicho, que consistió en la construcción de un nuevo atracadero bajo encargo de la Diputación Provincial de Maracaibo entre 1837 y 1840, y que sería reconstruido en varias oportunidades a finales del siglo con terrenos ganados al lago (Semprún Parra & Hernández, 2018, p. 1111).

Durante estas décadas, ya consolidada la independencia, y con el establecimiento del “nuevo orden mundial” surgido de la revolución industrial, en el estado Zulia¹², que es como comienza a llamarse la antigua Provincia, la condición de ciudad-puerto de Maracaibo sigue definiendo la evolución de su sociedad; las nuevas relaciones comerciales con Inglaterra y sus colonias y los Estados Unidos transforman la dinámica del circuito comercial, perdiendo peso el tráfico en el interior del lago y aumentando el intercambio con el exterior. Para mediados del siglo XIX los principales destinos de los barcos que salen del puerto de Maracaibo son Curazao, Nueva York, Santo Tomás y Boston (Cardozo, 2005, p. 32).

La llegada y establecimiento de las casas comerciales inglesas vendría seguida de la llegada de los alemanes a partir de principios de 1840, compitiendo con los ingleses, franceses e italianos (que habían llegado antes) y con los comerciantes locales y suponiendo un factor importante en la transformación, no solo social, sino también morfológica de la ciudad, al comenzar el abandono del conjunto casco histórico-La Marina como zona de residencia preferida de las élites y asentarse en la costa de Los Haticos en lo que algunos han llamado el inicio de la vivienda suburbana en Maracaibo¹³.

Los Haticos hasta entonces era un caserío formado por pequeños hatos¹⁴ siguiendo la costa al sur del caño El Manglar, y que tanto por la vegetación como por las características del relieve y la geografía disfrutaba un frescor que convirtieron sus playas en sitio de esparcimiento primero y de residencia después especialmente entre los alemanes, no acostumbrados al difícil clima tropical de Maracaibo (Contreras, 2016).

Los cambios en la sociedad a partir del crecimiento de la actividad comercial los refleja el historiador Cardozo Galué de la siguiente manera:

A partir de estos años, el puerto fue absorbiendo a la ciudad; los comerciantes y hombres de negocio desde sus almacenes y despachos en la calle de La Marina impusieron poco a poco otro ritmo y estilo de vida, generaron nuevas fuentes de trabajo, controlaron los organismos e instituciones, y fijaron las demandas y prioridades en su crecimiento y desarrollo urbano y arquitectónico. (Cardozo, 2005, p. 30)

Las últimas décadas del siglo XIX representaron para Maracaibo la llegada de grandes transformaciones, no solo morfológicas sino económicas y sociales. La modernización de

¹² Con la promulgación de la Constitución Federal de Venezuela de 1864 se cambia la denominación de las provincias por estados, en el caso de la Provincia de Maracaibo pasa a llamarse Estado Zulia.

¹³ Más información en la Tesis Doctoral de Javier Suárez Acosta titulada “La Maracaibo Suburbana 1897-1945, Origen y Consolidación de los primeros suburbios” de la Universidad del Zulia en 2010.

¹⁴ En el español local se llaman Hatos a pequeñas haciendas de campo.

la ciudad se hacía evidente con la aparición de innovaciones tecnológicas, como el trazado de las primeras líneas de tranvías en 1883 o el inicio del alumbrado eléctrico en 1888 y a estas se sumaban hechos definitorios en el desarrollo social como la apertura de la Universidad del Zulia en 1891, la fundación de la Cámara de Comercio de Maracaibo en 1894 gracias al impulso de las casas comerciales que hacían vida en La Marina¹⁵ o la apertura del Teatro Baralt en 1883.

En esta época la Plaza del Convento (Plaza Baralt desde 1888) era considerada el corazón de la ciudad portuaria, y en el mismo emplazamiento vecino a esta, donde antes estuvieron los mercados de Ventorrillos Viejos y Nuevos se construyó en 1886 el Mercado de la Plazuela, reemplazando al anterior mercado y que existiría hasta 1927 cuando fue destruido por un incendio y sustituido en 1928 por el Mercado Principal (aunque sería inaugurado oficialmente en 1931), edificación que permanece hoy como el Centro de Artes de Maracaibo Lía Bermúdez (Semprún Parra & Hernández, 2018, p. 1299). La construcción del nuevo mercado coincidía con las transformaciones del espacio portuario que darían la forma que hoy reconocemos al conjunto malecón-puerto-casco central con la ampliación del litoral lacustre ordenada por el Presidente del Zulia Vicencio Pérez Soto en 1927.



Figura 2.5: Plano de Maracaibo en 1889.

Fuente: Publicado en la revista El Zulia Ilustrado.

¹⁵ Una reseña histórica está disponible en la página oficial de la Cámara de Comercio de Maracaibo en <https://www.ccm.org.ve/>

2.6. Siglo XX y la economía petrolera

Maracaibo inicia el nuevo siglo con una población de poco más de 34740 habitantes¹⁶ y seguía en la línea de las grandes transformaciones que se habían iniciado en las últimas décadas del anterior con un factor clave en el desarrollo económico y social venezolano en el siglo XX: el inicio de la explotación petrolera.

Para esta época, Venezuela era un país poco poblado y espacialmente desarticulado, apenas se habían desarrollado un puñado de ciudades, según dice Luis González Oquendo en el marco del III Encuentro Nacional de Demógrafos y Estudiosos de la Población:

Para 1920, el espacio urbano del país estaba conformado por unos pocos núcleos, cada uno de los cuales contaba con su propio hinterland claramente delimitado (González Oquendo, 2008)

Maracaibo, ya entonces era la segunda ciudad más poblada del país, y era prácticamente la única ciudad del ámbito lacustre, después de haberse convertido en el único nodo del circuito lacustre, que alguna vez había sido multinodal.

El inicio de la explotación petrolera en 1914¹⁷, concentrada a gran escala en la cuenca lacustre supuso el fin del circuito agroexportador y la transformación de la economía zuliana. El establecimiento de campamentos para la producción petrolera se tradujo en crecimiento urbano en sus inmediaciones; así crecieron ciudades en la costa oriental del lago, como Cabimas o Lagunillas y posteriormente Ciudad Ojeda¹⁸ y en la costa occidental como La Concepción o los campos al norte de Maracaibo que pronto fueron integrados en la mancha urbana.

A partir de este hito la población creció de forma exponencial; mientras el censo de 1920 calculaba la población en 46.099 habitantes, apenas 6 años después, para el censo de 1926 se daba cuenta de 88.589, casi el doble, un crecimiento dado principalmente por la llegada de trabajadores destinados a la industria petrolera (Suárez, 2014, p. 635) provenientes mayoritariamente de los Estados Unidos, Inglaterra, Holanda, las Antillas y las regiones de los Andes y del oriente venezolano, que se sumaban a la ya tradicionalmente multiétnica sociedad marabina.

El crecimiento de la ciudad comenzó a producirse hacia el norte siguiendo los ejes de Las Delicias (que seguía el trazado del antiguo Camino Real a Río Hacha) y Bella Vista en detrimento del centro tradicional.

Este crecimiento desordenado comenzó a evidenciar los conflictos entre las autoridades locales y nacionales en el uso y ordenamiento del espacio urbano como refleja la carta

¹⁶ Datos del censo de 1891

¹⁷ Se toma como fecha referencial el inicio de producción del pozo Zumaque I, aunque ya a menor escala se explotaba petróleo mucho antes.

¹⁸ Ciudad Ojeda es considerada la primera ciudad planificada en Venezuela, al ser fundada por decreto presidencial en 1937.

enviada por el Presidente del Zulia, Vincencio Pérez Soto al Ministro de Obras Públicas citada por Javier Suárez:

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 (Suárez, 2014, p. 636)

Esta situación daría lugar en 1926 a la nueva Ordenanza sobre Terrenos Ejidos que pretendía establecer una "zona de ensanche" en contraposición a una "zona urbana" para plantear un crecimiento ordenado en las zonas de expansión de la ciudad.

Como pasa en toda la ciudad, la actividad portuaria también se transformaba ligada a la necesidad de adaptación al nuevo escenario económico, así que, en este contexto, se abordan por primera vez obras de gran envergadura en la reformulación del borde costero de la ciudad.

En el año 1927 se produce un desplazamiento desde el espacio histórico de La Marina hasta los nuevos terrenos de La Ciega, ubicados al este del casco central y surgidos del relleno de 20 ha que se ganan al Lago y donde se ubican los nuevos muelles para buques de gran calado y la sede de la Aduana del Puerto (Semprún Parra & Hernández, 2018, p. 1111). Para 1928 se inaugura la estructura que da al malecón la forma actual.

En 1936 ya la población de Maracaibo había alcanzado los 110.000 habitantes y con un crecimiento tal, que para 1950 ya la volvía a duplicar. (Chen & Picouet, 1979, p. 42)



Figuras 2.6a y 2.6b: Imágenes del proceso de relleno para la construcción de La Ciega cerca de 1927.

Fuente: Autor desconcido, compartidas por <https://twitter.com/todozulia>

El crecimiento de la actividad petrolera y el consecuente crecimiento de los núcleos urbanos en el territorio de la cuenca lacustre, impulsó el surgimiento de empresas de transporte que conectaban los puertos, con embarcaciones más modernas que las que se habían usado tradicionalmente. En 1939 comienzan las operaciones de la Compañía Anónima de Transporte Translacustre (Bermúdez, 2003) que incorporó el uso de ferris

usados principalmente por trabajadores de la industria petrolera para su traslado de una costa a otra del lago.

Sin embargo, el proceso de transformación morfológica de Maracaibo, la pérdida de prevalencia comercial y residencial que ha comenzado a afectar al centro histórico y la disponibilidad de más parcelas para la construcción de nuevas infraestructuras, no solamente portuarias, sino también de equipamientos urbanos supondría el inicio del abandono del protagonismo del malecón de La Marina en la vida urbana y el contacto de los marabinos con el lago.

En 1962 se inaugura el Puente Rafael Urdaneta sobre el Lago de Maracaibo, comunicando ambas costas del estrecho, lo que llegaría a significar la decadencia del transporte lacustre de pasajeros, al considerarse más barato y rápido el uso de vehículos automotores.

Para finales de los 60's el estado de deterioro del centro histórico es evidente, y en épocas de bonanza petrolera e impulsos modernistas se producen las primeras actuaciones de intervención urbana en el centro histórico.

En 1968, por Decreto Presidencial 1139, el Presidente Raúl Leoni, considerando *"Que el desarrollo social y económico de la ciudad de Maracaibo hace necesaria la remodelación del casco central de la misma, conforme a modernos criterios de planificación y de mejora urbana"* ordena la construcción del proyecto "Centro y Avenida Libertador". El trazado de la Avenida Libertador¹⁹ se corresponde con la antigua calle de La Marina, que es destruida y la nueva avenida se convierte en una barrera vial entre el centro histórico y el malecón y por tanto, consolida la separación entre ambos.

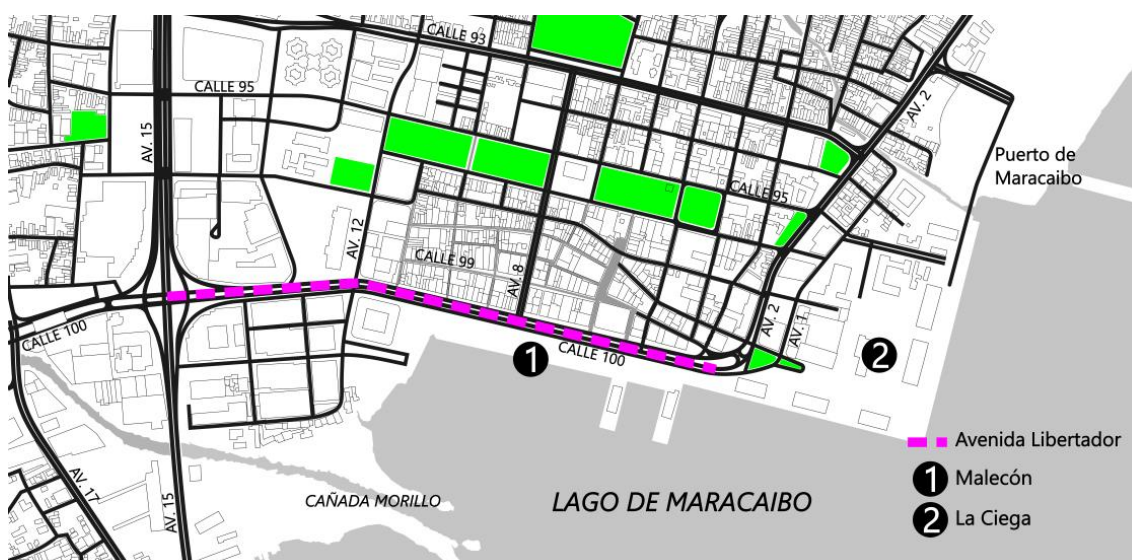


Figura 2.6c.: Ubicación de la Avenida Libertador y del relleno de La Ciega en el ámbito de estudio.
Fuente: Elaboración propia a partir del plano de vialidad de la Alcaldía de Maracaibo.

¹⁹ La nomenclatura oficial de la Avenida Libertador es Calle 100.

Otro Decreto Presidencial, el número 20 de 1969, firmado por el Presidente Rafael Caldera, bajo la idea de que *"el Gobierno Nacional está obligado a promover el desarrollo urbano para coadyuvar al logro de la promoción del hombre y su mejoramiento social y económico"* planteaba la renovación urbana de la tradicional barriada de El Saladillo, el principal núcleo residencial que quedaba en el centro histórico. Este barrio había surgido como un caserío en el siglo XVII junto a la construcción de la ermita de San Juan de Dios en una zona donde existía una salina, de las que eran abundantes en toda la región de Maracaibo y presentaba una pintoresca arquitectura caribeña de casas pintadas con vivos colores, altos techos de tejas, ventanas amplias y fachadas decoradas.

En 1970 se iniciaba el plan de renovación urbana y el 1 de julio de 1971, en acto público, el Presidente Rafael Caldera procedía a la demolición de la primera de las cerca de 70 casas que serían destruidas y que a la postre significarían la desarticulación del barrio, el fin de la escala vecinal y con ello el modo de vida tradicional de sus habitantes.

La destrucción de El Saladillo sería un hito definitivo en el despoblamiento del centro histórico y por tanto, lejos del progreso que ofrecía el plan renovador de 1970, se aceleró el proceso de deterioro y decadencia, no solo físico sino también social y económico del centro marabino.



Figura 2.6d (izquierda): Vista de El Saladillo a principios de 1970 con la Basílica al fondo. Es notable la cantidad de viviendas que fueron destruidas en la intervención de aquel año.

Fuente: José Arnó Ortega en Pinterest.



Figura 2.6e (derecha): Vista del Paseo Ciencias con la Basílica al fondo, una vez demolidas las casas de El Saladillo.

Fuente: Carolina de Soto en twitter.

A esto le sobrevino una etapa de anarquía en la ocupación del espacio público, con la proliferación de la economía informal que llenó de vendedores ambulantes y construcciones improvisadas aceras, plazas, parques e incluso calles, que se convirtieron en peatonales de forma no planificada, lo que afectó a los locales comerciales que no podían competir en igualdad de condiciones con tramas de vendedores que no pagaban impuestos ni servicios públicos.

A esta situación anárquica se ha venido a sumar el contexto agravado de la crisis económica, administrativa y social por la que atraviesa Venezuela y que ya ha sido referenciada.



Figura 2.6f: Calle del centro de Maracaibo ocupada por comerciantes informales.
Fuente: José Valbuena publicada en Noticia al Minuto.

Parte III



Reconocimiento del valor patrimonial urbano y su salvaguardia

3. El conjunto malecón-casco histórico de Maracaibo como elemento de valor patrimonial urbano

Para una ciudad relativamente joven como Maracaibo en la que son muy pocos los edificios con una antigüedad destacable en la idea tradicional de edificios históricos, y que ha pasado -como otras ciudades latinoamericanas- por un proceso de crecimiento y transformación urbana exponencial en el transcurso del siglo pasado, y en un país, que luego de décadas de bonanza producto de la industria petrolera, ahora se ve inmerso en una situación de crisis política, social y económica que viene padeciendo desde hace un par de décadas y que se refleja en un deterioro constante del entorno edificado, el reconocimiento del valor patrimonial que tienen los espacios históricos de la ciudad sigue siendo una tarea pendiente con un abordaje que se hace cada vez más complejo.

A pesar de la existencia de diversas declaraciones de intenciones y de instituciones creadas con el fin específico del desarrollo y la salvaguardia del patrimonio construido, como lo son a nivel nacional el Ministerio del Poder Popular Para la Cultura a través de organismos como el Instituto del Patrimonio Cultural (IPC) o en el caso regional y local de Maracaibo más concretamente el Centro Rafael Urdaneta (CRU), que se reconoce como una *“empresa con la misión de promover el rescate del patrimonio arquitectónico de la ciudad de Maracaibo”*¹ los esfuerzos en este sentido no han sido suficientes para invertir la tendencia de deterioro y degradación del conjunto formado por el malecón y el casco histórico.

Es este el argumento principal de esta investigación que intenta reconocer el valor patrimonial de los espacios urbanos que sobreviven en el recorrido histórico de la ciudad desde la llegada de los primeros migrantes a este punto de la cuenca lacustre, pasando por la fundación de Alfínger en 1529 y el crecimiento, desarrollo y decadencia de la ciudad-puerto hasta la actualidad.

Para esto se parte de tres premisas:

- La primera es el reconocimiento como tal del valor histórico del casco central de Maracaibo, reconocido por el Gobierno del Zulia en el decreto 112 del 24 de octubre de 1976² y por el Estado Venezolano en la Gaceta Oficial Número 34537 del 15 de octubre de 1990³.
- La segunda es el estudio de la conceptualización de los valores patrimoniales desde el urbanismo y los organismos y estudios internacionales, de tal manera que la terminología pueda aplicarse con propiedad en el ámbito de estudio.
- La tercera es el reconocimiento de principios consensuados en el urbanismo en la idea de salvaguardia del patrimonio urbano histórico, como se refleja

¹ En el texto de introducción del Plan Especial Integral de Renovación Urbana del Área Central de la ciudad de Maracaibo (PIRU) de 1992.

² GOZ Gaceta Oficial del Zulia número 3740. Maracaibo.

³ GOV Gaceta Oficial de Venezuela número 34537. Caracas.

en una amplísima cantidad de documentos a distintos niveles desde los más tempranos en el urbanismo, como la famosa Carta de Atenas surgida del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) en 1933 donde se señala que *“los valores arquitectónicos deben ser conservados (edificios aislados o conjuntos urbanos)”*⁴ hasta los acuerdos adoptados en el marco de la UNESCO o ICOMOS más recientes.



Figura 3.0: Vista del barrio de El Saladillo con la Basílica al fondo, antes de su demolición.

Fuente: Acervo Histórico del Zulia, publicada en el portal Noticia Al Día <http://www.noticiaaldia.com>

3.1. El patrimonio cultural urbano

El proceso urbanizador suele ser un proceso progresivo de crecimiento dinámico en el tiempo, con períodos de desarrollo más rápidos o más lentos según el momento y las circunstancias dadas, no solamente las propias del hecho urbano, sino también las del contexto en el que se encuentre, sean administrativo-jurídicas, ambientales, económicas o sociales.

De forma general, en todo contexto urbano, es posible, no sin complejidad, delimitar el alcance de lo que sería el asentamiento original y a partir de este identificar la dinámica expansiva que se va produciendo a lo largo del recorrido histórico y las transformaciones que estas determinan, bien por el estudio de la antigüedad de las edificaciones, o la configuración de los espacios públicos y la traza urbana o a partir de los registros documentales y relatos de los que se dispongan.

La importancia de estos primeros espacios del hecho urbano viene dada, no solo por su reconocimiento como escenarios de eventos relevantes en su historia y como ubicación de los edificios y espacios asociados a estos eventos, sino también como escenario de

⁴ Punto 65 de la Carta de Atenas. Disponible en: <http://www.etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/CartaAtenas.htm>
Consultado el 09 de mayo de 2019.

manifestaciones culturales que suelen definir características particulares, y por tanto el desarrollo de una identidad propia. En este sentido la investigadora cubana Felicia Chateloin dice:

La mayoría de las urbanizaciones que existen actualmente, son en gran parte, el resultado del crecimiento más o menos extenso en torno a antiguos asentamientos. El desarrollo de las ideas a partir de las cuales estas áreas puedan ser valoradas, delimitadas y categorizadas tiene cada vez más complejidad. (Chateloin, 2008, p. 11)

Podemos considerar que el urbanismo es una disciplina relativamente reciente y, por lo tanto, también es reciente el estudio del patrimonio cultural urbano y su abordaje.

Entre los primeros documentos en los que se consensúan posiciones en torno al reconocimiento del patrimonio cultural urbano -aunque de manera indirecta por estar más dirigida al edificio- se encuentra la llamada **"Carta de Atenas para la Restauración de Monumentos Históricos"**, adoptada en el primer congreso de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos en 1931 y en la que se publican 7 resoluciones conocidas como "Carta del Restauero", la séptima de las cuales indica que *"se deberá prestar atención a la protección de áreas alrededor de los sitios históricos"* ⁵, de esta manera comienza el reconocimiento, no solo del edificio o el monumento, sino también de su contexto urbano, como espacio de valor patrimonial.

En 1933, producto del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) se acuerda otro documento también llamado **"Carta de Atenas"**, este ya más enfocado en el urbanismo, en el cual se vuelve a reconocer al conjunto patrimonial urbano como valor de necesaria conservación, sin embargo, aún no llega a definir claramente al conjunto histórico en los términos que reconocemos actualmente, sino que pretende caracterizar como tal únicamente a aquellos cuando *"sean la expresión de una cultura anterior, y si responden a un interés general"* ⁶, lo que derivó en la idea de que solo lo muy antiguo tendría verdadero valor. A este respecto Chateloin dice: *"esto facilita el camino de las demoliciones y sirve de justificación a la desaparición de arquitecturas y ambientes heredados a lo largo de la pasada centuria"* (Chateloin, 2008, p. 11).

La ambigüedad en el reconocimiento del hecho urbano con valor patrimonial, su categorización y delimitación, aunque aún hoy sigue siendo complejo, comienza a recibir importantes impulsos a partir de la necesidad de afrontar los estragos heredado de la segunda guerra mundial, especialmente en las ciudades europeas.

Con el nacimiento de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) comienzan a surgir consensos más globales en la conceptualización de los aspectos del valor patrimonial en el hecho urbano, así en la

⁵ Resolución 7 de la Carta de Atenas para la Restauración de Monumentos Históricos, Disponible en: <http://www.icomoscr.org/doc/teoria/VARIOS.1931.carta.atenas.restauracion.monumentos.historicos.pdf> Consultado el 09 de mayo de 2019.

⁶ Punto 66 Referido al Patrimonio Histórico de las Ciudades.

Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado celebrada en La Haya en 1954 se plantea la definición para "bienes culturales":

Bienes culturales:

- a. *Los bienes, muebles o inmuebles, que tengan una gran importancia para el patrimonio cultural de los pueblos, tales como los monumentos de arquitectura, de arte o de historia, religiosos o seculares, los campos arqueológicos, los grupos de construcciones que por su conjunto ofrezcan un gran interés histórico o artístico, las obras de arte, manuscritos, libros y otros objetos de interés histórico, artístico o arqueológico, así como las colecciones científicas y las colecciones importantes de libros, de archivos o de reproducciones de los bienes antes definidos;*
- b. *Los edificios cuyo destino principal y efectivo sea conservar o exponer los bienes culturales muebles definidos en el apartado a. tales como los museos, las grandes bibliotecas, los depósitos de archivos, así como los refugios destinados a proteger en caso de conflicto armado los bienes culturales muebles definidos en el apartado a.;*

Y de esta definición hace derivar otra:

Centros monumentales:

- c. *Los centros que comprendan un número considerable de bienes culturales definidos en los apartados a. y b., que se denominarán «centros monumentales» (UNESCO, 1954).*

En el segundo congreso de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos en 1954, celebrado en Venecia -del cual surgiría en 1965 el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)- se incluyen nuevas definiciones relevantes en el estudio del patrimonio cultural urbano:

Monumento histórico:

*La noción de monumento histórico comprende la creación arquitectónica aislada, así como el conjunto urbano o rural que da testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa, o de un acontecimiento histórico. Se refiere no sólo a las grandes creaciones sino también a las obras modestas que han adquirido con el tiempo una significación cultural.*⁷

En este documento, además de considerar al conjunto urbano, ya no se limita el sentido de monumento histórico a las grandes obras, sino que lo amplía para incluir a aquellas de envergadura más modesta pero que pueden ser significativas para una determinada población, como podría considerarse el caso de Maracaibo, que por su condición de ciudad periférica no llegó a alcanzar el desarrollo urbano que alcanzaron otras capitales latinoamericanas en su centro histórico.

⁷ Artículo 1 de la Carta Internacional sobre la Conservación y la restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia 1964), Disponible en: https://www.icomos.org/charters/venice_sp.pdf Consultado el 09 de mayo de 2019.

En el caso de iniciativas multinacionales en este ámbito del continente americano, es especialmente relevante el documento de 1967 denominado “**Normas de Quito**” como informe final de la reunión sobre Conservación y Utilización de Monumentos y Lugares de Interés Histórico y Artístico ya que responde a un enfoque más acorde a las características de los conjuntos históricos de este continente y especialmente en el caso de las ciudades latinoamericanas, cuyo patrimonio urbano se ha visto fuertemente afectado por el crecimiento explosivo ocurrido principalmente en la segunda mitad del siglo XX y el empobrecimiento de grandes sectores de la población. De estas Normas de Quito se rescata una definición que también es pertinente en el objetivo de este trabajo de investigación:

Puesta en valor:

Poner en valor un bien histórico equivale a habilitarlo de las condiciones objetivas y ambientales que, sin desvirtuar su naturaleza, resalten sus características y permitan su óptimo aprovechamiento. La puesta en valor debe entenderse que se realiza en función de un fin trascendente, que en el caso de Iberoamérica sería contribuir al desarrollo económico de la región.

*En otras palabras, se trata de incorporar un potencial económico, un valor actual; de poner en productividad una riqueza inexplorada mediante un proceso de revalorización, que lejos de mermar su significación puramente histórica o artística, la acreciente, pasándola del dominio exclusivo de minorías eruditas al conocimiento y disfrute de mayorías populares.*⁸

En este apartado, el informe se refiere a la oportunidad de generación de beneficios económicos que puede suponer para los países latinoamericanos la conservación del patrimonio a través del interés turísticos que a partir de ello se pueda generar.

Si bien en estas Normas de Quito no se establece un criterio de denominación para el espacio urbano con características patrimoniales, sí se establece como criterio de protección para este espacio urbano la existencia de conjuntos monumentales.

En la décimo séptima reunión de la Conferencia General de la UNESCO, celebrada en París entre octubre y noviembre de 1972, en el marco de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, se acuerda una definición en su artículo 1 para “patrimonio cultural” refiriéndose a conjuntos y lugares:

Patrimonio cultural:

Los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un Valor Universal Excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,

Los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza, así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un Valor

⁸ Puntos 2 y 3 de la Parte VI del informe final de la reunión sobre Conservación y Utilización de Monumentos y Lugares de Interés Histórico y Artístico (Normas de Quito 1967). Disponible en: <https://www.icomos.org/charters/quito.htm>
Consultado el 09 de mayo de 2019.

Universal Excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico. (UNESCO, 2006, p. 10)

En 1976, también la UNESCO, en la reunión décimo novena de su Conferencia General celebrada en Nairobi, presenta un documento llamado **“Recomendación relativa a la Salvaguardia de los Conjuntos Históricos o Tradicionales y su Función en la Vida Contemporánea”** en el que se plasma la necesidad de protección del patrimonio que representan los sitios de valor histórico y su importancia en el desarrollo de la vida contemporánea, estableciendo:

que los conjuntos históricos ofrecen a través de las edades los testimonios más tangibles de la riqueza y de la diversidad de las creaciones culturales, religiosas y sociales de la humanidad, y que su salvaguardia y su integración en la vida de la sociedad contemporánea es un factor básico del urbanismo y la ordenación del territorio

Para alcanzar tal fin, hace en este documento un llamado a los gobiernos a desarrollar:

urgentemente una política global y activa de protección y de reanimación de los conjuntos históricos y de su medio, en el marco de la planificación nacional, regional o local (UNESCO, 1977, p. 141)

En este documento de la UNESCO, considerado de especial relevancia puesto que supone un acuerdo internacional en el marco institucional más global, se establecen una serie de definiciones para la comprensión del alcance de la propuesta y entre las que se considera oportuno -en función de los objetivos de este trabajo de investigación- rescatar dos de ellas por considerarse directamente relacionados; conjunto histórico y salvaguardia:

Conjunto histórico:

Se considera 'conjunto histórico o tradicional' todo grupo de construcciones, y de espacios, inclusive los lugares arqueológicos y paleontológicos, que constituyan un asentamiento humano tanto en medio urbano como en medio rural y cuya cohesión y valor son reconocidos desde el punto de vista arqueológico, arquitectónico, prehistórico, histórico, estético o sociocultural.

Entre esos 'conjuntos', que son muy variados, pueden distinguirse en especial: los lugares prehistóricos, las ciudades históricas, los antiguos barrios urbanos, las aldeas y los caseríos, así como los conjuntos monumentales homogéneos, quedando entendido que estos últimos deberán por lo común ser conservados cuidadosamente sin alteración (UNESCO, 1977, p. 142)

En este trabajo se consideran como un “conjunto histórico” los espacios del malecón y el casco central de la ciudad de Maracaibo en función del valor histórico, arquitectónico y sociocultural reconocidos por el Instituto del Patrimonio Cultural (IPC, 2005, p. 14) como principal organismo del Estado venezolano en la materia y que sigue al decreto de “Zona de Valor Histórico” de 1990 ya antes mencionado.

Salvaguardia:

Se entiende por 'salvaguardia' la identificación, la protección, la conservación, la restauración, la rehabilitación, el mantenimiento, y la revitalización de los conjuntos históricos o tradicionales y de su medio

En 1977, nuevamente en Quito, se celebra un evento sobre el patrimonio cultural urbano en Latinoamérica, en el marco del Proyecto Regional de Patrimonio Cultural Andino y con el auspicio de la UNESCO y el PNUD⁹ se lleva a cabo el Coloquio sobre la Preservación de los Centros Históricos ante el crecimiento de las Ciudades Contemporáneas del que es oportuno rescatar la definición que se hace de centro histórico:

Centro histórico:

Se define como Centros Históricos “a todos aquellos asentamientos humanos vivos, fuertemente condicionados por una estructura física proveniente del pasado, reconocibles como representativos de la evolución de un pueblo. Como tales se comprenden tanto asentamientos que se mantiene íntegros, desde aldeas a ciudades, como aquellos que, a causa de su crecimiento, constituyen hoy parte o partes de una estructura mayor.

Los Centros Históricos, por sí mismos y por el acervo monumental que contienen, representan no solamente un incuestionable valor cultural sino también económico y social.

Los Centros Históricos no sólo son patrimonio cultural de la humanidad, sino que pertenecen en forma particular a todos aquellos sectores sociales que los habitan”.¹⁰

Esta definición de Centro Histórico también se aborda en el documento firmado en Ciudad de México el 22 de mayo de 1992 y conocido como **“Carta de Veracruz, Criterios para una política de actuación en los Centros Históricos de Iberoamérica”:**

Entendemos como centro histórico un conjunto urbano de carácter irrepetible en el que van marcando su huella los distintos momentos de la vida de un pueblo, formando la base en la que se asientan sus señas de identidad y su memoria social.

El valor irrenunciable de estas señas lo convierten en un bien patrimonial, su pérdida significa la ruptura del anclaje de la sociedad con sus orígenes, hipotecando su porvenir.

Es, por tanto, un bien que es obligatorio conservar y transmitir al futuro, para que un pueblo sepa quien es, donde está y a donde va.¹¹

⁹ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

¹⁰ Publicado en el periódico El País. *Conclusiones del Coloquio de Quito*. Disponible en: https://elpais.com/diario/1977/08/28/cultura/241567204_850215.html Consultado el 12 de mayo de 2019.

¹¹ Punto 1 Introducción de la Carta de Veracruz, Criterios para una política de actuación en los Centros Históricos de Iberoamérica Disponible en: <https://ipce.culturaydeporte.gob.es/dam/jcr:13ecce3e-7a22-4d26-a06c-74774556d55c/1992-carta-veracruz.pdf> Consultado el 12 de mayo de 2019.

En 2005, en el encuentro internacional sobre "El Patrimonio Mundial y la arquitectura contemporánea", celebrado a partir de una solicitud hecha por el Comité del Patrimonio Mundial en su sesión vigésimo séptima y bajo el patrocinio de la UNESCO, se acuerda el documento denominado **"Memorándum de Viena sobre el Patrimonio Mundial y la Arquitectura Contemporánea. Gestión del Paisaje Histórico Urbano"**, el cual, basándose en la Recomendación relativa a la Salvaguardia de los Conjuntos Históricos o Tradicionales y su Función en la Vida Contemporánea de 1976, ya comentada, propone un nuevo concepto dentro del estudio del patrimonio cultural urbano: el "paisaje histórico urbano", al cual define de la siguiente manera:

Paisaje histórico urbano:

Se refiere a conjuntos de cualquier grupo de edificios, estructuras y espacios abiertos, en su contexto natural y ecológico -lo que incluye sitios arqueológicos y paleontológicos- que constituyan asentamientos humanos en un ambiente urbano a lo largo de un período considerable de tiempo, y cuya cohesión y valor sean reconocidos desde el punto de vista arqueológico, arquitectónico, prehistórico, histórico, científico, estético, sociocultural o ecológico. Este paisaje ha conformado la sociedad moderna y resulta de gran valor para ayudarnos a comprender cómo vivimos hoy en día.

El paisaje histórico urbano está impregnado de elementos expresivos y procesos de desarrollo propios del lugar, tanto pasado como actual. Está compuesto por elementos definitorios de carácter que incluyen usos y pautas de ocupación del suelo, organización espacial, relaciones visuales, topografía y terreno, vegetación y todos los elementos de la infraestructura técnica, así como objetos de pequeña escala y detalles de construcción (bordillos, pavimentos, drenajes, luminarias, etcétera).

Con esta idea de "paisaje urbano" se pretende ampliar los aspectos a considerar en el planteamiento de un espacio urbano con interés patrimonial.

*El paisaje histórico urbano adquiere su significación excepcional y universal merced a un desarrollo territorial gradual, evolutivo y planificado que, a lo largo de un período de tiempo considerable, y mediante procesos de urbanización, no sólo incorpora condiciones ambientales y topográficas, sino que también expresa valores económicos y socioculturales propios de las distintas sociedades. Por tanto, la protección y conservación del paisaje histórico urbano comprende las relaciones significativas, ya sean físicas, funcionales, visuales, materiales o asociativas, junto con las tipologías y morfologías históricas.*¹²

En esta idea, más reciente, de abordar el valor patrimonial del hecho urbano, entendiéndolo de una forma cada vez más amplia, en 2008, en el marco de la décimo

¹² Puntos 7, 8 y 12 de las Definiciones del Memorándum de Viena sobre el Patrimonio Mundial y la Arquitectura Contemporánea. Gestión del Paisaje Histórico Urbano. Disponible en: <https://docplayer.es/19815933-Memorandum-de-viena-sobre-el-patrimonio-mundial-y-la-arquitectura-contemporanea-gestion-del-paisaje-historico-urbano.html>
Consultado el 12 de mayo de 2019.

sexta Asamblea General de ICOMOS celebrada en Quebec, se aprueba la “**Declaración de Quebec sobre la Preservación del Espíritu de Lugar**”, que deja una nueva definición para el estudio de la materia:

Espíritu de lugar:

*Está conformado por elementos materiales (sitios, edificaciones, paisajes, rutas y objetos), así como por inmateriales (recuerdos, historias, documentos escritos, festivales, conmemoraciones, rituales, conocimientos tradicionales, valores, texturas, colores y olores, entre otros), que contribuyen considerablemente a crear un lugar y a darle un espíritu.*¹³

En el marco de la trigésimo sexta Conferencia General de la UNESCO, celebrada en París en 2011, “Recomendación Sobre El Paisaje Urbano Histórico, con inclusión de un glosario de definiciones” se presenta la siguiente definición:

Paisaje urbano histórico:

Se entiende por paisaje urbano histórico la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de “conjunto” o “centro histórico” para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico.

Este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad.

Además de esta definición de Paisaje Urbano Histórico, se presenta la clasificación del **Patrimonio Urbano** en las siguientes tres categorías:

- a. *El patrimonio monumental de excepcional valor cultural.*
- b. *Los elementos del patrimonio que no son excepcionales, pero están presentes de forma coherente y relativamente abundante;*
- c. *Los nuevos elementos urbanos que se deben tener en cuenta, por ejemplo: la configuración urbanística; los espacios abiertos: calles, espacios públicos al aire libre; las infraestructuras, las redes físicas y los equipamientos urbanos.* (UNESCO, 2011)

Este mismo año se adoptan los “**Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas**” en el marco de la décimo séptima

¹³ Punto 1 de la Declaración de Quebec sobre la Preservación del Espíritu de Lugar Disponible en: <http://www.icomos.es/wp-content/uploads/2017/05/13.DECLARACION%20DE-QUEBEC.pdf> Consultado el 12 de mayo de 2019.

Asamblea General de ICOMOS, en cuyo documento final se recogen nuevamente definiciones en la materia.¹⁴

Poblaciones y áreas urbanas históricas:

Las poblaciones y áreas urbanas históricas se componen de elementos materiales e inmateriales. Los materiales comprenden, además de la propia estructura urbana: los elementos arquitectónicos, los paisajes interior y exterior de la ciudad, los vestigios arqueológicos, las vistas, los perfiles, las perspectivas y los hitos urbanos. Los elementos inmateriales comprenden: las actividades, los usos simbólicos e históricos, las prácticas culturales, las tradiciones, los testigos de la memoria y las referencias culturales que constituyen la substancia del valor histórico de las poblaciones o áreas urbanas históricas.

Las poblaciones y áreas urbanas históricas son estructuras espaciales que expresan la evolución de una sociedad y de su identidad cultural y son parte integrante de un contexto natural o antropizado más amplio del que no pueden ser disociadas.

Las poblaciones y áreas urbanas históricas son un testigo viviente del pasado que las ha modelado.

Estos espacios históricos forman parte de la vida cotidiana de las personas. Su protección e integración en la sociedad contemporánea son el fundamento de la planificación urbana y de la ordenación del territorio.

Zona urbana protegida:

Una zona urbana protegida es toda aquella parte de una población que representa un período histórico o una fase de su desarrollo. Incluye los monumentos y el entramado urbano original, en el que las construcciones expresan el valor cultural por el que se protege el lugar.

La protección debe incluir el desarrollo histórico de la población y mantener las principales funciones civiles, religiosas y sociales.

Zona de amortiguamiento:

La zona de amortiguamiento es un área definida espacialmente que se sitúa más allá de la zona urbana protegida y cuyo propósito es defender los valores culturales de esta zona protegida del impacto de las actividades productivas de su contexto; sea éste un impacto físico, visual o social.

Así, constantemente, y en el marco de diversos foros multinacionales, políticos, académicos y culturales, se replantean definiciones y conceptos, lo que no es sino una muestra de la complejidad que supone el abordaje del estudio del valor patrimonial cultural de los espacios urbanos históricos.

¹⁴ Punto 1 Definiciones, Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas. Adoptado por la XVII Asamblea General de ICOMOS el 28 de noviembre de 2011.

3.2. Salvaguardia del patrimonio histórico

El reconocimiento del valor del patrimonio cultural urbano ha ido de forma natural e inseparable ligado a la necesidad de protección y salvaguardia del mismo. Caracterizar un espacio urbano como conjunto histórico o reconocerle algún tipo de valor patrimonial, supone de manera automática, reconocerlo como espacio a ser protegido, así, por ejemplo, en la anteriormente comentada "Recomendación relativa a la Salvaguardia de los Conjuntos Históricos o Tradicionales y su Función en la Vida Contemporánea" de la UNESCO de 1976, se abordan de forma simultánea las definiciones de "conjunto histórico" y "salvaguardia", y las ideas para reconocer e identificar lo primero, viene acompañado de indicaciones para lo segundo.

La complejidad en el abordaje del tema queda manifiesta en la inmensa cantidad de documentos surgidos de convenciones, conferencias o foros académicos o políticos y los diferentes enfoques que se asumen en la tarea de salvaguardia del patrimonio cultural urbano. Se manifiesta también cuando vemos, por ejemplo, que la definición que se adopta en 1976 para "salvaguardia", que ya se ha reseñado, de por sí, reúne una serie de conceptos que, aunque similares, suponen diferentes formas de afrontar actuaciones en espacios urbanos de valor patrimonial:

Salvaguardia:

Se entiende por 'salvaguardia' la identificación, la protección, la conservación, la restauración, la rehabilitación, el mantenimiento, y la revitalización de los conjuntos históricos o tradicionales y de su medio (UNESCO, 1977, p. 142)

Así, se suman como herramientas a la salvaguardia conceptos como "restauración", "rehabilitación", "mantenimiento" o "revitalización", cada uno de los cuales representa un aspecto distinto en las actuaciones de intervención.

Es entonces comprensible la necesidad de establecer pautas o criterios para determinar el alcance de cada una de las herramientas o modelos de actuación y, por lo tanto, es conveniente el análisis de estos aspectos por parte de los urbanistas antes de acometer proyectos de intervención.

La forma de garantizar la salvaguardia del patrimonio cultural urbano, ya advertida como de gran complejidad, es cuestión de continuos debates en foros políticos o académicos relacionados a la práctica del urbanismo, entendiendo como preocupación que en cualquier proceso de intervención se corre el riesgo de alterar la esencia o tergiversar el carácter original del edificio o espacio objeto de actuación debido a la dificultad de recrear todas las circunstancias y aspectos que lo han conformado.

Sin embargo, y a pesar de la complejidad en el abordaje de la conservación del patrimonio cultural urbano, se va llegando a una visión común de dos aspectos claves:

- a. La necesidad de que los gobiernos integren en las leyes de planificación urbana y ordenación del territorio las exigencias de conservación del

patrimonio como se recoge en varios documentos, entre ellos la Declaración de Ámsterdam de 1975.¹⁵

- b. La necesidad de entender el hecho urbano patrimonial más allá de la estructura física, reconociendo lo tangible y también lo intangible, y analizar los espacios urbanos como espacios vivos y comunes.

Por ejemplo, en el caso del documento mencionado de la UNESCO de 1976, la intención que se recoge como de salvaguardia, también se aclara como necesidad de integración del patrimonio en la vida colectiva no limitando la intención a la protección del edificio construido sino ampliándola a la protección de las actividades humanas en los espacios considerados de valor patrimonial, incorporándolos de esta forma a la dinámica urbana actual:

Los arquitectos y los urbanistas deberían procurar que la vista de los monumentos y los conjuntos históricos, o desde ellos, no se deteriore y de que dichos conjuntos se integren armoniosamente en la vida contemporánea (UNESCO, 1977, p. 142)

Este es un aspecto ampliamente considerado en el urbanismo actual; plantear patrimonio y comunidad como elementos de necesario entendimiento, como lo expresa en la Conferencia “La Situación del Patrimonio Argentino y Latinoamericano” el Arq. Ramón Gutiérrez cuando sentencia que si salvamos lo material y perdemos la gente, se pierde la relación fundamental entre patrimonio y comunidad (OEI, 2005, p. 26). De esta manera se hace necesario reconocer la importancia que tienen los espacios de encuentro tradicionales en las ciudades, aunque no sean espacios construidos, como patrimonio intangible llamados a ser protegidos y en este sentido, en este trabajo se plantea el reconocimiento de los espacios portuarios de Maracaibo, específicamente, el antiguo malecón, como centro de actividades de intercambio social, según lo evidenciado en el estudio de la evolución histórica.

En el documento de la UNESCO de 1976 se intenta sintetizar el aspecto relativo a la visión integral del hecho urbano con interés patrimonial de la siguiente manera:

Cada conjunto histórico y su medio deberían considerarse globalmente como un todo coherente cuyo equilibrio y carácter específico dependen de la síntesis de los elementos que lo componen y que comprenden tanto las actividades humanas como los edificios, la estructura espacial y las zonas circundantes. Así pues, todos los elementos válidos, incluidas las actividades humanas (por modestas que sean), tienen en relación con el conjunto, un significado que procede respetar. (UNESCO, 1977, p. 142)

En esta misma línea que persigue la más amplia visión del espacio urbano patrimonial, la UNESCO presenta una nueva serie de recomendaciones sobre el paisaje urbano histórico en la trigésimo sexta reunión del Consejo General en 2011, en un contexto en

¹⁵ Artículo 1 de la Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico del Comité de Ministros del Consejo de Europa, Ámsterdam 1975. Disponible en: <http://www.icomoscr.org/doc/teoria/VARIOS.1975.declaracion.amsterdam.patrimonio.arquitectonico.europeo.pdf>
Consultado el 13 de mayo de 2019.

el que el porcentaje de población asentada en núcleos urbanos sigue una tendencia de vertiginosa alza y por primera vez en la historia de la humanidad, supera el 50% de la población total¹⁶, y el territorio urbanizado crece, a veces, de forma incontrolada.

En estas nuevas recomendaciones, se amplían criterios y se incluyen aspectos, a considerar a la hora de abordar el estudio de los centros históricos como, por ejemplo:

...topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad (UNESCO, 2012, p. 62).

De esta forma se recomienda un estudio integral de los elementos que pueden componer el conjunto histórico, tanto en lo que respecta al patrimonio tangible como al intangible.

Esta visión integral del espacio urbano se acuerda como esencial para proponer soluciones efectivas en la tarea de salvaguardia del patrimonio, así, de forma progresiva se ha ido aumentando la cantidad de aspectos a considerar en la tarea de salvaguardia del patrimonio cultural urbano, pasando de entender únicamente el edificio o monumento antiguo como objeto de protección a considerar el conjunto, los espacios no edificadas, las actividades humanas que se desarrollan o han desarrollado en estos espacios, las dinámicas espaciales entre los edificios históricos y los contemporáneos e incluso a considerar el espíritu del lugar como objeto de protección urbana.

3.3. Modelos de intervención

La intervención en los espacios de valor patrimonial ya la hemos reconocido como de gran complejidad. A la variedad de criterios que pueden existir sobre los objetivos finales de cada intervención, se suman distintos enfoques y modelos de actuación para lograr los objetivos planteados y este hecho supone que se manejen frecuentemente conceptos, que aun siendo similares y estando relacionados, albergan diferencias importantes.

El reconocimiento del urbanismo como una disciplina relativamente reciente, producto de la creciente complejidad del hecho urbano y resultado de la escala alcanzada por la transformación de los modelos económicos y sociales que se han producido, especialmente, con los procesos de industrialización iniciados en Europa en el siglo XVIII

¹⁶ Porcentaje de población urbana sobre el total mundial según el Banco Mundial para 2011 52,116% y para 2017 54,824%. Disponible en: https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS?name_desc=true Consultado el 13 de mayo de 2019.

y el crecimiento, en muchos casos explosivo, de las ciudades, supuso la necesidad de nuevos planteamientos para abordar los nuevos problemas.

En el siglo XX, las tareas de reconstrucción de espacios y ciudades enteras que habían sido destruidas en la segunda guerra mundial, algunas con inmenso valor patrimonial, impulsaron el desarrollo del urbanismo en la exploración de técnicas y modelos de intervención en los espacios degradados, empobrecidos o con valor patrimonial urbano. Estos modelos representan enfoques con matices distintos que intentan responder con soluciones adecuadas a cada contexto de actuación y que se hacen necesario reconocer según las características del ámbito de estudio de esta investigación.

El objetivo de este punto no es hacer un análisis profundo de los conceptos, sino, más bien un intento de reconocer los matices que pueden suponer diferencias entre uno y otro y hacer un uso adecuado de ellos.

Conservación urbana

La Real Academia Española de la lengua (RAE) define en su diccionario “conservar” como *“Mantener o cuidar de la permanencia o integridad de algo o de alguien”*¹⁷. Si entendemos ese “algo o alguien” como el hecho urbano objeto de intervención, entonces se trataría de procurar la permanencia e integridad de este, evitando su degradación o decadencia.

La UNESCO, en el Acta de la Conferencia General de 2011, ofrece una definición más específica en el marco de la salvaguardia del patrimonio urbano:

La conservación urbana parte de la idea de la arquitectura como uno más de los diversos elementos que configuran el entorno urbano general, lo que hace que trascienda la preservación de uno u otro edificio en particular para constituir una disciplina compleja y polifacética, que es por definición el elemento central de la planificación urbana. (UNESCO, 2012, p. 70)

Podemos, entonces, considerar a las actuaciones de Conservación Urbana, como actuaciones dirigidas a la preservación en condiciones de integridad de entornos urbanos en el marco de la planificación urbana.

Rehabilitación urbana

Si recurrimos nuevamente al diccionario, la RAE define “rehabilitar” como *“Habilitar de nuevo o restituir a alguien o algo a su antiguo estado”*¹⁸ por lo que podríamos inferir que la rehabilitación urbana equivaldría a la intención de restituir un sector urbano a un estado anterior.

El término “rehabilitación urbana” comienza a utilizarse a mediados del siglo XX como resultado de algunas conclusiones surgidas en el marco de los CIAM y los debates que se produjeron en materia de conservación del patrimonio y aplicándolo primero a la recuperación de edificios históricos, para más tarde extenderlo a la recuperación de barrios enteros (Rubio del Val, 2011, p. 6).

¹⁷ Diccionario de la RAE, primera acepción.

¹⁸ Diccionario de la RAE. Acepción única.

Rubio del Val la define como *“estrategias de regeneración que permitan detener el deterioro del tejido urbano y social, preservar sus valores patrimoniales, reforzar la cohesión social y favorecer la actividad económica”* (Rubio del Val, 2011, p. 7), mientras que Felicia Chateloin la define como el afán de preservar y mantener en uso las zonas representativas del origen y la evolución de los antiguos asentamientos (Chateloin, 2008, p. 11).

Otra definición es la que hacen Parejo y Roger que califican a la rehabilitación urbana como *“Actuaciones de conservación, mejora y regeneración urbana”* (Parejo & Roger, 2014, p. 107)

A partir de estas definiciones, podríamos entender la rehabilitación urbana como una actuación que parte del reconocimiento de un estado progresivo de deterioro en un sector urbano y que procura su recuperación a partir de estrategias de desarrollo social y económico que preserven sus valores patrimoniales y de identidad propia.

Regeneración urbana

El diccionario de la RAE define “regenerar” como: *“Dar nuevo ser a algo que degeneró, restablecerlo o mejorarlo”*¹⁹. Aplicando esta definición del diccionario al hecho urbano, entenderíamos que la regeneración urbana se refiere al restablecimiento o mejora de un entorno urbano que se ha degradado.

Una definición similar propone el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) en las jornadas de trabajo celebradas en Madrid en mayo de 2016, cuando se describe la Regeneración Urbana de la siguiente manera:

*Consiste en la remodelación de áreas urbanas consolidadas en el centro de la ciudad y se utiliza como un mecanismo para invertir un proceso de decadencia económica, demográfica y social a través de una intervención que en muchos casos viene marcada por una fuerte acción pública.*²⁰

A esta descripción, se añade que la Regeneración Urbana debe incluir *“la actualización y modernización de las infraestructuras urbanas”* y que para que esta sea exitosa, además se deben contemplar *“aspectos legales y financieros, y cuestiones de carácter físico espacial, incluyendo como elementos estructuradores las perspectivas social y medioambiental.”*²¹

En el marco del concurso European²², en su décima edición, se propone llamar “regeneración urbana” a las *“actuaciones en áreas con una fuerte identidad, pero cuyas funciones han quedado obsoletas con el objetivo de conseguir su adaptación a una nueva dinámica de usos”*²³

¹⁹ Diccionario de la RAE, primera acepción.

²⁰ Disponible en: <https://nuevassolucionesurbanas.org/nuevajusticianuevaagendaurbana/pdf/ONUhabitat-Informe2-Final-lowres.pdf> Consultado el 21 de mayo de 2019

²¹ Disponible en: <https://nuevassolucionesurbanas.org/nuevajusticianuevaagendaurbana/pdf/ONUhabitat-Informe2-Final-lowres.pdf> Consultado el 21 de mayo de 2019

²² En su página oficial <http://www.european-esp.es/blog/> se define como “una federación europea de organizaciones nacionales que rigen concursos para jóvenes arquitectos y las realizaciones que se deriven de los fallos de los jurados”.

²³ Definición en la publicación de los resultados del EUROPLAN 10.

A partir de las definiciones recogidas se puede asumir la Regeneración Urbana como una actuación sobre entornos urbanos existentes que presentan problemáticas de decadencia o degradación con el objetivo de revertir estos procesos mediante la modernización o actualización de infraestructuras, funciones y usos, esta idea de modernización y actualización puede destacarse como diferencia con respecto a la idea más "preservadora" y menos "transformadora" de la rehabilitación.

Renovación urbana

El diccionario de la RAE ofrece varias acepciones para el término "renovar", de entre las cuales considero oportuno rescatar dos: *"Hacer como de nuevo algo, o volverlo a su primer estado"* y *"Dar nueva energía a algo, transformarlo"* ²⁴.

En términos urbanos, la definición más recurrida bibliográficamente, es la propuesta en la década de los 50's por el economista norteamericano Miles Colean, para quien la renovación urbana está referida a la *"renovación de la edificación, equipamientos e infraestructuras de la ciudad, necesaria a consecuencia de su envejecimiento o para adaptarla a nuevos usos."*

Para varios autores, como Chateloin, la renovación urbana es una técnica que *"hace prevalecer la transformación sobre la conservación"* (Chateloin, 2008, p. 11) del patrimonio urbano utilizando herramientas como la introducción de nuevos usos o nuevas infraestructuras, aspectos que se recogen, por ejemplo, en el Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Central Bogotá, cuando se dice que este *"busca recuperar uno de los sectores envejecidos y deteriorados física, económica y socialmente en la ciudad en busca de adaptar el espacio a nuevos usos y actividades demandadas de acuerdo con los instrumentos de planificación."* (Palacios, 2018, p. 37)

El *Business Dictionary* ofrece una definición que también sirve para aclarar el concepto:

Es el proceso donde se mejora y rehabilita un barrio o área urbana y que puede incluir la demolición de edificios antiguos o deteriorados, la construcción de viviendas nuevas y actualizadas, o la adición de nuevos equipamientos. ²⁵

La característica "transformadora" es, por lo tanto, la principal en las actuaciones de renovación urbana, contemplando incluso la demolición de edificios y la alteración del tejido viario en procura de un mayor dinamismo social y económico en el área objeto de intervención.

Revitalización urbana

Para el diccionario de la RAE, revitalizar equivale a *"Dar más fuerza y vitalidad a algo"* ²⁶

En el marco del European 10 se definen como de revitalización urbana aquellas "actuaciones de transformación en emplazamientos, espacial y socialmente degradados con el objetivo de intensificar la vida urbana." ²⁷

²⁴ Diccionario de la RAE, acepciones 1 y 5.

²⁵ Disponible en: <http://www.businessdictionary.com/definition/urban-renewal.html> Consultado el 24 de mayo de 2019.

²⁶ Diccionario de la RAE, acepción única.

²⁷ Definición en la publicación de los resultados del EUROPLAN 10.

Otra definición interesante es la que aporta el geógrafo Carlos Tello cuando dice de la revitalización urbana:

Cualquier mejoramiento en la sustentabilidad residencial producido por las iniciativas municipales del área de estudio. Esas iniciativas buscan responder a las necesidades de desarrollo de la comunidad local, elaborando políticas urbanas para instrumentar por medio de diversos programas oficiales las más convenientes acciones de atención. (Tello, 2017, p. 15)

3.4. Patrimonio cultural en Maracaibo

Como ya se ha manifestado en este trabajo, las poblaciones originarias del territorio lacustre no alcanzaron un nivel de desarrollo comparable al alcanzado en otros territorios americanos, por lo tanto, no hay registros de un desarrollo urbano correspondiente a esta época.

Durante el período colonial, el nivel de desarrollo urbano de Maracaibo fue muy limitado con respecto al alcanzado en otras ciudades del contexto latinoamericano, como Bogotá, Santo Domingo, México o Lima. La ubicación periférica con respecto a las principales capitales coloniales impidió el desarrollo de edificios monumentales, ni administrativos, ni culturales, ni residenciales y es solo gracias a su condición de ciudad puerto que pudo constituirse en cabecera de la región geo-histórica del Lago de Maracaibo como se ha descrito anteriormente; y ha sido esta condición la que permitió la conformación de un hecho urbano diferenciado con una fuerte identidad propia pero carente de un amplio patrimonio edificado con las características que tradicionalmente han sido necesarias para procurar su salvaguardia, siendo en muchos casos considerada como poco atractiva para su conservación o de poco valor.

El reconocimiento del valor patrimonial en este contexto, ha estado limitado a decretos que señalan a los edificios más significativos de índole religioso, administrativo o cultural sin consideraciones para el entorno urbano o los espacios no construidos.

En 2004 el Instituto de Patrimonio Cultural de Venezuela (IPC) comenzó la elaboración del "Primer Censo del Patrimonio Cultural Venezolano" con el propósito de actualizar y ampliar el registro de bienes decretados como patrimoniales por los distintos niveles de gobierno; local, regional y nacional y convocando la participación de actores "*más allá de los especialistas*" con la idea de "*voltear la mirada hacia las manifestaciones más cercanas a la cotidianidad de la vida para superar la visión monumental y académica del patrimonio, elevando al reconocimiento las manifestaciones que la gente más sencilla valora*" (IPC, 2005, p. 4)

El resultado de este Censo recoge casi 100.000 bienes registrados entre materiales e inmateriales en todo el país y entre los cuales considero oportuno destacar los que se encuentran en el ámbito de estudio.



Figura 3.4: Plaza Baralt cerca de 1915.
Fuente: Colección de Allen Morrison.

3.4.1. Espacios urbanos protegidos

La salvaguardia del patrimonio cultural urbano supone la identificación de los espacios que han determinado la configuración de la ciudad actual: plazas, calles y sitios de concentración de las actividades que han dado forma a la identidad propia del hecho urbano. En Maracaibo los actores encargados de la protección del patrimonio han identificado una serie de espacios históricos, entre los que se destacan los que están directamente relacionados con la actividad portuaria y el malecón como objetivo de este trabajo de investigación.



Figura 3.4.1: Espacios considerados como valor patrimonial en el ámbito de estudio según el catálogo del IPC.
Fuente: Elaboración propia a partir del plano de vialidad de la Alcaldía de Maracaibo y datos del IPC.

Plaza Baralt

La Plaza Baralt es sin duda un espacio central en la configuración histórica de Maracaibo y su condición de ciudad puerto. Se corresponde con la peatonalización de la Avenida 6 y la conexión del Convento con la calle 100.

Tiene sus orígenes en la construcción del Convento de los franciscanos a principios del siglo XVII que configuró un espacio de congregación, al principio limitado al uso religioso pero que, según se reseña²⁸, pronto se convirtió en mercado.

Este espacio comercial se llamó inicialmente plaza de La Convención y más tarde plazuela del Convento, nombre que mantuvo hasta 1888 cuando se inauguró la estatua a Rafael María Baralt²⁹ que le dio el nombre que aún conserva.

Su estratégica ubicación frente al antiguo puerto la convirtió en el corazón comercial de la ciudad y centro de actividades culturales, como las celebraciones de carnaval, que según se documenta, durante muchos años tuvieron su paseo inaugural en este espacio.³⁰

En 1975 fue remodelada por el Gobierno del Zulia en el marco de las obras de modernización del centro de Maracaibo y una vez más, en 2015, también fue objeto de obras de restauración.

Ubicación:

Se corresponde con el recorrido de la Avenida 6 (Colón) entre las calles 96 y 100.

Administración:

Gobierno del Zulia a través del Centro Rafael Urdaneta y la Alcaldía de Maracaibo.

Fecha de construcción:

Se inaugura en 1888, aunque sus inicios como espacio público se remontan a principios del siglo XVII con la llegada a Maracaibo de la orden franciscana y la construcción del Convento.

Situación actual:

En las últimas décadas el deterioro de los edificios y de la actividad comercial en la Plaza Baralt y su entorno ha sido evidente, las obras llevadas a cabo por el CRU en 2015 permitieron recuperar algunas fachadas, así como la renovación del pavimento, sin embargo, presenta graves problemas de inseguridad que se traducen no solo en robos a personas, sino también al robo de objetos de valor patrimonial en los edificios del entorno. Además refleja el agravamiento de la crisis de la actividad comercial y continúa la situación de anarquía provocada por el comercio informal (IPC, 2005, p. 33) que ocupa de manera desordenada espacios públicos y privados.

²⁸ Institutional Assets and Monuments of Venezuela. Disponible en: <https://iamvenezuela.com/2018/11/plaza-baralt-genesis-y-corazon-de-maracaibo/> Consultado el 25 de mayo de 2019

²⁹ Rafael María Baralt fue un historiador, poeta y escritor marabino que fue el primer hispanoamericano en ocupar un sillón en la Real Academia Española.

³⁰ Institutional Assets and Monuments of Venezuela. Disponible en: <https://iamvenezuela.com/2018/11/plaza-baralt-genesis-y-corazon-de-maracaibo/> Consultado el 25 de mayo de 2019



Figura 3.4.1.1a (izquierda): Vista de la Plaza Baralt desde el Convento con la escultura de Rafael María Baralt en el centro en 2018. Figura 3.4.1.1b (derecha): Misma vista anterior en la década de los 60's.

Fuente: Diario Panorama <https://www.panorama.com.ve/experienciapanorama/Mira-el-antes-y-el-despues-de-esta-foto-de-la-Plaza-Baralt-en-jueves-de-TBT-20180215-0017.html>

Calle Comercio

Tiene su origen en las primeras etapas de expansión de la cuadrícula fundacional hacia el sur, directamente ligada al emplazamiento en esta zona del puerto. Fue conocida antes con varias denominaciones como Pasaje de los Canarios, Calle de Tenerife, Calle de La Plazuela, Calle Nueva, Calle Marqués de Santa Cruz o Calle Ancha (por haber sido en su momento la calle más ancha de la ciudad) hasta su nombre actual, el cual se debe a haberse convertido en la calle más atractiva para el establecimiento de los comerciantes gracias a su fachada al malecón y el puerto. Para el IPC *“Representa el más importante sector comercial del área, el de mayor antigüedad y contiene inmuebles representativos de la evolución comercial-portuaria de Maracaibo de finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX.”* (IPC, 2005, p. 37)

Es una de las calles con más tradición de la ciudad al haberse instalado en ella las principales casas comerciales de origen europeo, y haber sido sede de innovaciones tecnológicas como la instalación de la primera imprenta o el trazado de la línea de tranvías o ser una de las primeras calles del país con alumbrado eléctrico.

Ubicación:

Discurre entre las avenidas 3 y 11 cruzándose de forma perpendicular con la Plaza Baralt.

Administración:

Alcaldía de Maracaibo.

Fecha de construcción:

Se documenta su existencia en el siglo XVIII.

Situación actual:

La Calle Comercio (calle 99 según la nomenclatura oficial) presenta una situación de invasión del espacio público desde mediados del siglo XX. El uso indiscriminado de aceras por parte de comerciantes informales derivó en pérdidas económicas y decadencia en el comercio formal y la consecuente degradación de los edificios que

estos ocupaban. Son cíclicos los intentos de recuperación del espacio público por parte de las autoridades, pero aún no se consigue una solución definitiva³¹.



Figura: Vista de la Calle Comercio entre el edificio Tito Abbo (a la izquierda) y el Hotel Victoria (a la derecha) en 2019 poco después de una operación de desalojo de comerciantes informales.

Fuente: Carlos Marval.

Plaza Bolívar

Como se correspondía con el modelo fundacional colonial en el siglo XVI, las nuevas ciudades americanas eran planteadas con una plaza central que solía tener el nombre de Plaza Mayor y alrededor de la cual se ubicaban los principales edificios. En el caso de Maracaibo, sigue siendo hoy un espacio central de la ciudad puesto que a su alrededor se ubican los principales edificios de la administración pública como lo son el edificio de la Asamblea Legislativa del Zulia, el Palacio de los Cóndores (sede del Gobierno zuliano) y la Alcaldía de Maracaibo y algunos de los edificios de mayor relevancia cultural, como la Catedral de San Pedro y San Pablo y el Teatro Baralt.

La plaza sufrió varias remodelaciones a lo largo de su historia, algunas de las más importantes fueron la de 1873, cuando se colocaron 4 estatuas alegóricas a ninfas que aún se conservan y se le cambió el nombre a Plaza de la Concordia. En 1905 se inaugura la estatua ecuestre de Simón Bolívar que hoy ocupa el centro de la misma y le otorga el nombre actual. En 1970, en el marco de los planes de intervención urbana en el centro de Maracaibo se hace una nueva remodelación de la Plaza que le otorga la apariencia que podemos reconocer actualmente.

Ubicación:

Se encuentra delimitada por las calles 95 y 96 y las avenidas 4 y 5.

³¹ En septiembre de 2018 se produjo una nueva intervención de la Alcaldía procurando la remoción de las estructuras de venta de los comerciantes informales que derivó en fuertes disturbios. El diario Panorama publica una reseña disponible en: <https://www.panorama.com.ve/ciudad/Desalojados-mas-buhoneros-de-calles-aledanas-al-Callejon-de-los-Pobres-20190102-0054.html>

Administración:

Alcaldía de Maracaibo.

Fecha de construcción:

La actual Plaza Bolívar se corresponde con la ubicación de la antigua Plaza Mayor de la cuadrícula fundacional del siglo XVI, aunque la imagen actual es producto de continuas transformaciones, algunas tan recientes como 2017.

Situación actual:

Se encuentra en buena condición de conservación de manera general, aunque hay problemas con el estado de la vegetación que no se mantiene adecuadamente y que suele ser perjudicada por las concentraciones de manifestantes que se llevan a cabo frecuentemente. También padece la invasión del espacio público por vendedores ambulantes.



Figura 3.4.1.3: Plaza Bolívar con el Palacio de Gobierno del Zulia al fondo.

Fuente: <https://www.viajeros.com/producto/plaza-bolivar-maracaibo>

Paseo Ciencias

Fue construido en el marco de las obras de regeneración del casco histórico que incluyeron la demolición de numerosos edificios del barrio de El Saladillo siendo concebido como una amplia alameda que conectaría la plaza Bolívar con la Basílica de Nuestra Señora del Rosario de Chiquinquirá, el IPC indica que:

Conceptualmente se hizo con el propósito de dotar al centro histórico de la ciudad de un paseo peatonal que implantaría una arquitectura moderna con la incorporación de obras de artistas zulianos y nacionales (IPC, 2005, p. 29)

Ha sido objeto de numerosas intervenciones entre las cuales destaca la llevada a cabo por el Gobierno del Zulia entre 2002 y 2004 (Panorama, 2016) a pesar de la oposición del IPC, la cual supuso una transformación del concepto original del paseo entre las avenidas 8 y 12 y que se conoce actualmente como "Monumento a La Chinita"³² donde destaca una estatua de 8 metros de la Virgen de Chiquinquirá y otra más pequeña de San Sebastián.

³² Como Chinita se conoce también a la Virgen de Chiquinquirá en el Zulia.

El IPC denuncia la desaparición de algunas de las esculturas emplazadas en el Paseo antes de su intervención.

La intervención de 2002 dividió el paseo original entre el espacio remodelado y el no intervenido, perdiéndose una continuidad arquitectónica y espacial. El Gobierno del Zulia intentó una nueva intervención de remodelación en las manzanas excluidas de las obras de 2002 que aún no se culminan.

Ubicación:

Ocupa el espacio ubicado entre las calles 95 y 96 y las avenidas 4 y 10.³³

Administración:

Alcaldía de Maracaibo.

Fecha de construcción:

1973.

Situación actual:

Además de los problemas derivados de la modificación del concepto original y de la segmentación que han producido intervenciones inconexas, el paseo presenta una imagen lamentable de gran degradación y abandono³⁴

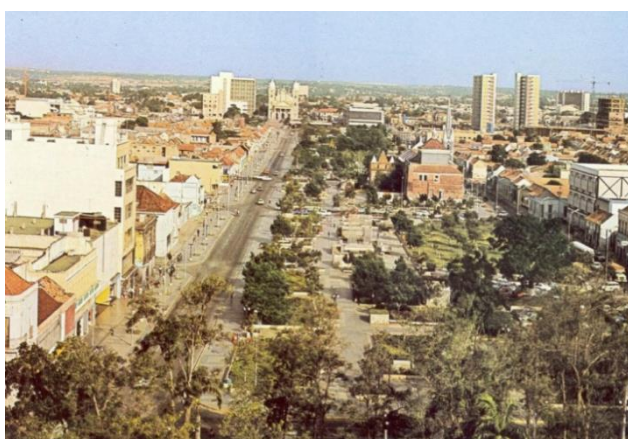


Figura 3.4.1.4a (izquierda): Vista del Paseo en 1974, poco tiempo después de ser inaugurado. Se identifica la calle 96 y la Basílica al fondo.

Fuente: Autor desconocido



Figura 3.4.1.4b (derecha): Vista del "Monumento a la Chinita" con la calle 96 a la izquierda y la Basílica al final de esta, lo que permite comparar con la foto de antes de la remodelación.

Fuente: Drone Sur <https://www.instagram.com/dronedelsur/>

³³ Descripción según el IPC que sin embargo incluiría la Plaza Bolívar.

³⁴ El diario Versión Final hace una reseña al respecto en enero de 2019. Disponible en: <http://versionfinal.com.ve/ciudad/gobernacion-abandono-la-plaza-del-monumento-a-la-chinita/> Consultado el 27 de mayo de 2019.

3.4.2. Patrimonio material. Edificios

La cantidad de edificios reconocidos con valor patrimonial en Maracaibo es extensa y sigue creciendo. La mayoría de estos edificios se concentran en el centro histórico al haberse considerado tradicionalmente el valor patrimonial ligado a la antigüedad de la estructura. Este trabajo se enfoca en la valoración de los espacios de interacción ciudad-puerto y, por lo tanto, se seleccionan algunos edificios representativos o importantes en esta relación.



Figura 3.4.2: Algunos edificios considerados como patrimonio en el ámbito de estudio según el catálogo del IPC.

Fuente: Elaboración propia a partir del plano de vialidad de la Alcaldía de Maracaibo y datos del IPC.

Iglesia San Francisco de Asís. El Convento

Tiene su origen en un pequeño convento que levantaron miembros de la orden de los franciscanos cerca del 1600³⁵, al poco tiempo de su llegada a Maracaibo. El pequeño convento no se salvó de los ataques de los piratas que asediaban al puerto para esta época y fue destruido, por lo que en 1669 se comenzó la construcción de un edificio más adecuado en el mismo emplazamiento (Semprún Parra & Hernández, 2018, p. 580).

Este edificio ocupaba una manzana entera y contaba con la residencia de los religiosos, el templo y la capilla, el conjunto tenía una salida de servicio hacia el sur que era adyacente al lago (antes de los sucesivos procesos de relleno) y se conocía como "puerta de agua" por lo que según señala la Dirección de Cultura de la Universidad del Zulia "*los frailes no necesitaban salir de su residencia para comerciar con bastimenteros y piragüeros*" (Cuenca, 2014, p. 5).

Para 1839 se instaló en el claustro del Convento el Colegio Nacional que daría origen a la Universidad del Zulia el 11 de septiembre de 1891.

³⁵ Se desconoce la fecha exacta, pero para 1607 se documenta la existencia de un guardián para el Convento, según investigaciones de la Universidad del Zulia.

Para 1900 se construye un muro para dividir los usos religiosos del espacio ocupado por la Universidad y en 1918 se llevan a cabo trabajos de remodelación que modifican el estilo colonial que hasta entonces conservaba la fachada, por un estilo neogótico que se conserva actualmente.

Varias fueron las obras de remodelación que se ejecutaron en el siglo XX, incluyendo la demolición del edificio de residencias en 1956, por lo que actualmente solo se conserva la Iglesia de San Francisco de Asís, la Capilla Terciaria y la Casa Parroquial.

Tiene carácter de Monumento Histórico Nacional según Gaceta Oficial decreto N° 26.320 del 02 de agosto de 1960 (IPC, 2005, p. 35).

Ubicación:

Se encuentra en el cruce de la Calle 97 con Avenida 6 (Colón).

Administración:

Arquidiócesis de Maracaibo.

Fecha de construcción:

Mediados del siglo XVII, con fecha de inicio documentada en 1669 y con varias modificaciones posteriores hasta su imagen actual.

Situación actual:

En 2017 se culminaron trabajos de intervención en el conjunto de edificios, con tratamiento de las fachadas y pavimento³⁶, sin embargo continua presentado problemas estructurales y se ve también afectada por el grave problema de inseguridad que padece toda la zona y que ha supuesto pérdidas en su patrimonio material.³⁷

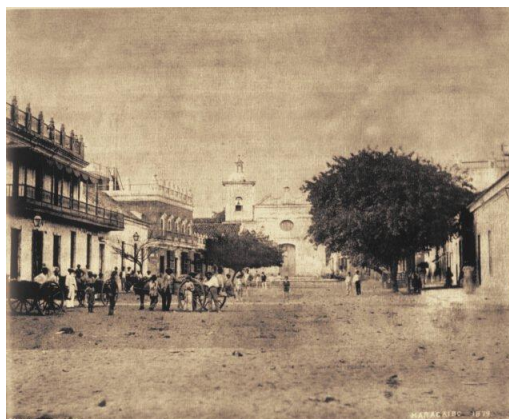


Figura 3.4.2.1a (izquierda): Vista de la Iglesia de San Francisco de Asís desde el sur en 2017.

Fuente: Silverio Osorio.

Figura 3.4.2.1b (derecha): Vista de la Calle Colón con la Iglesia de San Francisco de Asís al fondo en 1879, son notables los cambios en la fachada con respecto a la imagen actual.

Fuente: Colección Don Carlos Tarre Murzi y Acervo Histórico del Zulia.

³⁶ Diario Panorama: "En fotos: Vea cómo luce el nuevo rostro del Convento San Francisco de Asís". Disponible en: <https://www.panorama.com.ve/experienciapanorama/En-fotos-Vea-como-luce-el-nuevo-rostro-del-convento-San-Francisco-de-Asis-20171003-0058.html> Consultado el 26 de mayo de 2019.

³⁷ Diario Panorama: "Delincuentes robaron el Convento de San Francisco de Asís". Disponible en: <https://www.panorama.com.ve/sucesos/Delincuentes-robaron-el-Convento-de-San-Francisco-de-Asis-en-Maracaibo-20180928-0048.html> Consultado el 26 de mayo de 2019.

Sede del Centro de Arte de Maracaibo Lía Bermúdez

El edificio actual del Centro de Arte de Maracaibo Lía Bermúdez (CAM-LB) se corresponde con el del Mercado Principal de Maracaibo inaugurado en 1931 a partir de una estructura de hierro traída desde Londres en 1927. En este espacio ya en 1816 se construyó el primer mercado de Maracaibo, conocido como de "Los Ventorrillos Viejos" respondiendo a la actividad comercial que existía entre la zona de El Convento y el puerto, como centro comercial de la ciudad. A partir de la construcción del mercado de Los Ventorrillos Viejos, que venía a consolidar una actividad que ya se realizaba desde principios del siglo XVII, se sucedieron el mercado de "Los Ventorrillos Nuevos" en 1866 y el mercado de "La Plazuela" en 1886, que sería destruido en 1927 por un incendio.

Para 1973 cesan las actividades comerciales y transcurre un largo período de abandono hasta la década de los 80's cuando se decide reconvertirlo en Centro de Artes, siendo inaugurado como tal en noviembre de 1993 con el nombre actual³⁸.

Cuenta con declaratoria de Monumento Nacional mediante Gaceta Oficial N° 33.570 del 6 de octubre de 1986 (IPC, 2005, p. 40).

Ubicación:

Se encuentra en la Plaza Baralt, entre las calles 99 (Comercio) y 100 (Libertador) y las avenidas 5 (Urdaneta) y 6 (Colón), frente al espacio del antiguo malecón.

Administración:

Gobierno del Zulia.

Fecha de construcción:

Inaugurado el 1931 como Mercado Principal de Maracaibo.

Situación actual:

El edificio mantiene una actividad cultural bastante dinámica y mantiene un grado de conservación bastante bueno.



Figura 3.4.2.2: Vista del Centro de Arte de Maracaibo Lía Bermúdez desde la calle 6 (Colón) con la calle 100 (Libertador) y el antiguo malecón al fondo

Fuente: Fotografía de libre uso tomada de <https://iamvenezuela.com/2016/07/sede-del-centro-de-arte-de-maracaibo-lia-bermudez/#prettyPhoto>

³⁸ Diario Panorama: "De mercado municipal al colorido Centro de Arte Lía Bermúdez". Disponible en: <https://www.panorama.com.ve/especialbt/De-mercado-municipal-al-colorido-Centro-de-Arte-Lia-Bermudez-20161201-0087.html> Consultado en 26 de mayo de 2019.

Hotel Victoria

Fue proyectado como el principal hotel de la zona de La Marina con tres plantas, siendo la planta baja de uso comercial mientras que en las dos superiores se distribuyen las habitaciones con balcones hacia la Plaza Baralt y la calle 99. Coincide con una época de renovación de las construcciones en La Marina debido al crecimiento de las actividades portuarias en el malecón y su uso declinó conforme también declinaba este.

Ubicación:

Avenida 6 (Colón) entre las calles 98 y 98A.

Administración:

Propiedad privada.

Fecha de construcción:

1932.

Situación actual:

Como en otros edificios de la Plaza Baralt se iniciaron en 2015 trabajos de recuperación de la fachada, pero con intervenciones mínimas a nivel estructural o de rehabilitación interior, por lo que presenta avanzado estado de deterioro y baja actividad comercial debido al alto grado de degradación general que se presenta en el casco histórico y que hace escaso el interés de hospedaje turístico en la zona.



Figura 3.4.2.3: Fachada este del Hotel Victoria desde la Plaza Baralt en 2016

Fuente: Gobernación del Zulia publicada en el diario Versión Final.

Edificio Tito Abbo

Construido en una ubicación privilegiada en la Plaza Baralt por la firma italiana Riboli, Abbo & Cia. Era un edificio de usos mixtos con bajos destinado a las actividades de las casas comerciales establecidas en Maracaibo que funcionaban gracias a la actividad portuaria y que proliferaron en la zona de La Marina con el crecimiento de esta, mientras que la planta superior estaba destinada a su uso como vivienda.

Posee una arcada que configura una galería abierta que servía de conexión peatonal entre la Plaza Baralt y el malecón.

El catálogo del IPC lo describe de la siguiente forma:

El primer nivel está definido por una arcada que genera una galería techada hacia la fachada este. Los niveles superiores presentan un par de pilastras en los extremos de ambas fachadas que las unifican, sustentando el antepecho superior compuesto por balaustres y herrerías. El primer y segundo nivel se diferencian por el tipo de puerta, rectangulares en el primero y de arco en el segundo. Los balcones varían en cada nivel, en el primero son de planta cuadrada con balaustres y de planta semicircular y de herrería en el segundo. El borde superior del edificio culmina con una cornisa corrida que intercala sectores de balaustradas con frontones triangulares y antepechos macizos. (IPC, 2005, p. 39)

Ubicación:

Se encuentra en el cruce entre la calle 99 (Comercio) y la avenida 6 (Colón).

Administración:

Propiedad Privada.

Fecha de construcción:

1939.

Situación actual:

Se han hecho trabajos de restauración de la fachada en 2015 sin que se hubiera rehabilitado el interior que sigue presentando problemas graves de degradación³⁹ y se ve afectado por los problemas de inseguridad y deterioro de la actividad comercial generalizados en el casco histórico.



Figura 3.4.2.4: Edificio Tito Abbo desde la Plaza Baralt.

Fuente: Autor desconocido. Disponible en:

<https://www.flickr.com/photos/arcangelve/4794271442>

Edificio Beco-Blohm

Fue construido como de usos mixtos con bajos comerciales y residencia en momentos de desarrollo de las casas comerciales en la zona de La Marina como reflejo del crecimiento de la actividad portuaria. Su nombre actual lo recibe de la casa comercial de origen alemán *Blohm & Cía* cuyas operaciones eran de exportaciones e importaciones a través del puerto de Maracaibo. El edificio posee una galería abierta a la Plaza Baralt, que

³⁹ Según reseña el Diario Versión Final en 2017 "Tito Abbo, el retrato de una ciudad pasada". Disponible en: <http://versionfinal.com.ve/tinta-libre/tito-abbo-el-retrato-de-una-ciudad-pasada/> Consultado el 27 de mayo de 2019.

dando continuidad con la del edificio Tito Abbo, permitía la conexión entre esta y el malecón. Mantuvo actividad comercial continua hasta la década de los 90's.

Ubicación:

Se encuentra ubicado en la Plaza Baralt, entre la Calle 100 (Libertador) y la Avenida 6 (Colón)

Administración:

Propiedad privada recientemente expropiada por la Alcaldía de Maracaibo.

Fecha de construcción:

Construcción datada en 1830⁴⁰.

Situación actual:

Ha sido objeto de trabajos de rehabilitación entre 2015 y 2016, por lo que presenta un buen estado de conservación. Actualmente no tiene ningún uso, aunque hay planes para convertirlo en despacho del alcalde⁴¹.



Figura 3.4.2.5: Fachada del edificio Beco-Blohm en 2018.

Fuente: Ernesto Fernández.

Edificio del Pasaje Colón

Originalmente fue un edificio de usos mixtos con bajos comerciales donde operaban las casas -principalmente- holandesas y alemanes que dependían de la actividad portuaria. Tiene la fachada orientada al sur en la que se distribuyen balcones que permitían visualizar la llegada y salida de barcos desde el malecón. Posee un pasaje central que conectaba el malecón con la calle del Comercio.

Entre 1930 y 1936, su planta alta sirvió de sede al Club Comercio de Maracaibo (Semprún Parra & Hernández, 2018, p. 538).

Hasta la década de los 90's tuvo gran actividad comercial y a partir de entonces comenzaron a cerrar locales.

⁴⁰ El IPC considera esta fecha, sin embargo, hay autores que datan la construcción en 1798.

⁴¹ Diario La Verdad. "Alcalde de Maracaibo despachará en el edificio Beco". Disponible en: <http://www.laverdad.com/zulia/146638-alcalde-de-maracaibo-despachara-en-el-edificio-beco.html> Consultado el 26 de mayo de 2019.

Ubicación:

Se encuentra en la manzana comprendida entre las calles 99 (Comercio) y 100 (Libertador) y las avenidas 6 y 8.

Administración:

Propiedad privada.

Fecha de construcción:

Principios del siglo XX.

Situación actual:

El edificio presenta un estado precario, la estructura física se encuentra visiblemente deteriorada y la mayoría de los locales comerciales están cerrados (Diario Panorama, 2018).



Figura 3.4.2.6: Fachada sur del edificio Pasaje Colón en 2018. Fachada que conectaba con el malecón.

Fuente: Diario Panorama.

Edificio del Pasaje Beckman

El Pasaje Beckman es otro edificio comercial con características similares al Pasaje Colón, aunque con una construcción más reciente que este. Posee un amplio pasaje central que comunica las calles 99 y 100 y junto al cual se disponen una serie de locales comerciales.

Ubicación:

Se encuentra entre las calles 99 (Comercio) y 100 (Libertador) y las avenidas 3 (Aurora) y 5 (Urdaneta).

Administración:

Propiedad privada.

Fecha de construcción:

Principios del siglo XX.

Situación actual:

Situación similar al Pasaje Colón, estructura muy deteriorada en estado de abandono que ha perdido casi toda la actividad comercial (Diario Panorama, 2018).



Figura 3.4.2.7: Fachada sur del edificio Pasaje Beckman en 2018.
Fuente: Diario Panorama.

Basílica de Nuestra Señora del Rosario de Chiquinquirá

La Basílica es quizás el edificio más representativo de la ciudad, es la postal más reconocible de Maracaibo y es su principal templo religioso.

Tiene su origen en una pequeña choza que congregaba fieles católicos en los primeros años de existencia de la ciudad, en el sector conocido como El Saladillo. En 1686 ya se había transformado en la ermita de San Juan de Dios y luego mantuvo ese nombre como Iglesia.

En 1709 se produce en una vivienda cercana la llamada aparición de la virgen María en una tablita con la imagen de Nuestra Señora de Chiquinquirá (que ya se veneraba en Colombia) que es trasladada a la Iglesia de San Juan de Dios y desde entonces la imagen le da nombre al edificio que la alberga.

El IPC reseña que *"en 1808 se dio paso a la iglesia conformada por una sola torre, y en 1864 se adicionan el frontis y la torre norte y se cambia su nombre por iglesia San Juan de Dios y Chiquinquirá."* (IPC, 2005, p. 20). Para 1900 se terminaron la mayoría de los vitrales y la imagen actual se corresponde con las obras llevadas a cabo en 1935 (Institutional Assets and Monuments of Venezuela, 2019).

Tiene declaración de Monumento Histórico Nacional según Gaceta Oficial N° 26320 del 2 de agosto de 1960 (IPC, 2005, p. 20).



Figura 3.4.2.8a (izquierda): Basílica de Nuestra Señora de Chiquinquirá en 2007.
Fuente: Aloha Soto.

Figura 3.4.2.8b (derecha): Imagen de la Basílica en 1860.
Fuente: Acervo Histórico del Zulia. Autor desconocido

Ubicación:

Se encuentra en la avenida 12, entre las calles 97 y 97A.

Administración:

Arquidiócesis de Maracaibo

Fecha de construcción:

Numerosas reconstrucciones a partir de una pequeña choza en 1668.

Situación actual:

Recientemente se han renovado los suelos y la fachada se mantiene en buenas condiciones, sin embargo, se continúan haciendo intervenciones que alteran su mobiliario y estética.

Teatro Baralt

Es uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad, junto a la Basílica y uno de los principales dinamizadores del casco histórico ya que mantiene una actividad cultural muy activa y atractiva a escala metropolitana.

La historia del teatro Baralt comienza a principios del siglo XVIII cuando se documenta ante las Cortes de Cádiz la demanda de un teatro para la ciudad que no sería atendida.

En 1840 se levanta una construcción pequeña que sirve de espacio para la presentación de obras de teatro y en este mismo lugar se inauguraría en 1883 el edificio del teatro Baralt con una capacidad para 400 personas. En 1928, el Presidente del Zulia decreta la reconstrucción del teatro, lo que supondría la destrucción de la mayor parte del edificio de 1883 y se inaugura un nuevo teatro en 1932 con la imagen actual ecléctica y con detalles Art Déco.

En 1986 se inicia un proceso de restauración después de varios años de abandono, que incluyó el rescate de parte de la estructura del edificio de 1883.

Cuenta con declaración de Monumento Histórico Nacional mediante Gaceta Oficial N° 32.347 de fecha 5 de noviembre de 1981 (IPC, 2005, p. 31).

Ubicación:

Se encuentra ubicado en el cruce de la calle 95 con la avenida 5.

Administración:

Universidad del Zulia.

Fecha de construcción:

1883.

Situación actual:

Mantiene un buen nivel de conservación, sin embargo, atraviesa por un momento de incertidumbre institucional, puesto que el Gobierno del Zulia reclama su administración a la Universidad del Zulia⁴².



Figura 3.4.2.9: Imagen actual del Teatro Baralt.

Fuente: Pedro Julián.

Edificio de la Botica Nueva

Reflejo del auge de la Plaza Baralt a principios del siglo XX este edificio comercial se emplaza en un solar donde había existido la histórica casa del marqués de Perijá. Para el momento de su inauguración el edificio de estilo neo-clásico era el más alto de Maracaibo con 20 metros y el primero que incluía un ascensor.

Son característicos los llamados "atlantes" ubicados en la fachada a la Plaza Baralt.

En el catálogo del censo del patrimonio el IPC lo describe así:

El edificio presenta una volumetría compacta con planta trapezoidal, con rasgos neoclásicos en la fachada, representado por un frontón que está apoyado en dos columnatas de estilo dórico, que a su vez están sostenidas por dos atlantes de mármol de Carrara que pesan 2500kg aproximadamente, traídos de Italia para conformar la obra arquitectónica. En los extremos de la fachada se observan dos columnatas más que sirven para modular las divisiones de la fachada. El frontón jerarquiza el acceso; el primer nivel muestra un almohadillado propio del estilo neoclásico. (Instituto de Patrimonio Cultural, 2010)

Funcionó como farmacia hasta 1958 y a partir de entonces se han desarrollado distintas actividades comerciales hasta su declive coincidiendo con la crisis económica venezolana.

⁴² Ha sido reseñado ampliamente en la prensa del Zulia, como en esta nota del diario Panorama: "Gobernador Omar Prieto: el teatro Baralt pasará a manos del estado, no pertenece a LUZ". Disponible en: <https://www.panorama.com.ve/ciudad/Gobernador-Omar-Prieto-El-Teatro-Baralt-pasara-a-manos-del-estado-no-pertenece-a-LUZ-20180814-0083.html> Consultado el 27 de mayo de 2019.

Ubicación:

Se encuentra en la Avenida 6 (Colón) en la Plaza Baralt, entre las calles 97 y 99.

Administración:

Propiedad privada.

Fecha de construcción:

1925.

Situación actual:

Como en otros edificios de la Plaza Baralt, se llevaron a cabo obras de restauración de la fachada y de rehabilitación interior, sin embargo, no tiene ningún uso definido actualmente y está expuesto a los problemas de inseguridad ya comentados.



Figura 3.4.2.10: Botica Nueva en 2011 con visible estado de abandono.

Fuente: Nellymar Cova.

3.4.3. Patrimonio inmaterial

Junto al patrimonio tangible, también se hace necesario el reconocimiento de las manifestaciones culturales que también configuran la identidad del paisaje urbano, así, el IPC registra en catálogo de elementos de valor patrimonial dos festividades que tradicionalmente han implicado el carácter portuario de Maracaibo y los espacios propios de esta interacción: las fiestas de la virgen de Chiquinquirá y los carnavales.

Fiestas en honor a Nuestra Señora del Rosario de Chiquinquirá

Las fiestas en honor a la virgen de Nuestra Señora del Rosario de Chiquinquirá, o La Chinita, como también es conocida, es una celebración de origen religioso que se lleva a cabo entre la última semana de octubre y el 18 de noviembre cuando los católicos del Zulia celebran la aparición de la Virgen María que habría ocurrido en 1709 en una pequeña casa del barrio de El Saladillo.

Las fiestas comienzan el último sábado de octubre con la llamada “bajada de la Virgen” que supone la salida de la imagen de la Basílica y se pasea por la región. Parte de este paseo tradicionalmente se hace saliendo desde el malecón y llegando a varios pueblos lacustres, como señala el IPC: *“Asisten muchos fieles a hacer peticiones a la Virgen y la llevan en procesión por las calles de la ciudad así como también en lancha por las costas del Lago”* (IPC, 2005, p. 186)

Las fiestas, que llevan ya más de 300 años, siempre estuvieron estrechamente ligadas a la actividad portuaria, puesto que además del paseo de la imagen por el lago, los festejos atraían fieles de todos los pueblos lacustres.



Figura 3.4.3.1: Procesión lacustre de la Virgen de Chiquinquirá en el marco de la Feria de 2015

Fuente: Turismo del Gobierno del Zulia, publicada en el diario Panorama.

Carnavales

El IPC ha registrado las celebraciones del Carnaval de Maracaibo como una manifestación colectiva con valor patrimonial.

Como en otras ciudades del contexto cultural hispanoamericano el carnaval es una fiesta de larga tradición, en el caso de Maracaibo se documenta desde la colonia, sin embargo, alcanzó mayor importancia a principios del siglo pasado teniendo como centro de actividades la Plaza Baralt.

Entre las peculiaridades del Carnaval tradicional de Maracaibo se destacaba la existencia del *"domingo de piñata"* (Semprún Parra & Hernández, 2018) y la celebración del *"entierro de la sardina"*, que se celebraba el domingo siguiente de cada carnaval y *"consistía en una reunión de personas disfrazadas de viejos en El Malecón, que bailaban un pez hecho de cartón y lo tiraban al Lago"* (El Principal, 2015)

Esta celebración del Carnaval tradicional cayó en decadencia hasta su desaparición a mediados del siglo XX, sin embargo, en 1997 la Alcaldía de Maracaibo decreta la celebración del "Carnaval Internacional de Maracaibo" con la intención de recuperar esta fiesta.

3.5. Políticas de recuperación del patrimonio en el ámbito de estudio

La necesidad de recuperación del patrimonio histórico ha sido consensuada en diferentes ámbitos como se refleja en la enorme cantidad de leyes, acuerdos y recomendaciones en este sentido que se reproducen en distintos niveles de actuación, desde los más globales, como las recomendaciones surgida en la UNESCO y que comprometen a todos sus miembros (entre los que se encuentra Venezuela) hasta los decretos locales de la Alcaldía de Maracaibo con competencias municipales, pasando por acuerdos a nivel latinoamericano y caribeño o nacionales y regionales como lo son, en el caso marabino, los emanados por el Gobierno del Zulia.

En el conjunto malecón-casco histórico de Maracaibo los intentos de intervención desde el punto de vista del urbanismo comenzaron no siendo cónsonos con la protección del valor patrimonial, sino que pretendieron una revitalización del conjunto histórico a partir de la "modernización" de los espacios, como la intervención que derivó en la demolición del barrio de El Saladillo en 1971.

La enorme pérdida patrimonial que supuso la destrucción del barrio, las viviendas de arquitectura vernácula y la dinámica de actividades sociales, comerciales y culturales asociadas al modo de vida tradicional impulsaron, en el corto plazo, iniciativas - especialmente desde el ámbito local- en favor de la protección del patrimonio cultural, tanto el tangible como el intangible, a manera de reacción reivindicativa de la identidad propia de Maracaibo y por extensión del Zulia.

En este contexto se funda mediante Decreto No. 71 del Gobierno del Zulia, el 5 de junio de 1974, la Oficina de Acervo Histórico del Estado (AHZ) a partir del Archivo Histórico del

Zulia creado en 1944 y que se limitaba a la recopilación y protección de bienes de carácter documental, ampliando el reconocimiento de bienes patrimoniales a edificios, monumentos, estatuas o ruinas, así como objetos que pudieran ser significantes en la historia del Zulia (Semprún Parra & Hernández, 2018, p. 41).

Siguiendo esta idea de protección del patrimonio en el gobierno de la región, el 24 de octubre de 1976, mediante el Decreto 112 (publicado en la Gaceta Oficial del Zulia número 3740), el gobierno regional declara como *"Zona Histórica aquellos lugares del Estado Zulia donde se ubiquen edificios históricos, ruinas coloniales o lugares que por su pasado histórico deben cuidarse especialmente"*⁴³, considerando el área central de Maracaibo como génesis en la formación de la identidad propia de la región geo-histórica lacustre y remitiendo a la Oficina de Acervo Histórico cualquier actuación que pudiera afectar el patrimonio edificado en el área protegida.

Esta iniciativa de 1976 da origen a labores de recuperación de distintas edificaciones con reconocido valor histórico, pero sin llegar a constituir una intervención integral del entorno.

El esfuerzo más claro y centrado en la recuperación del conjunto malecón-casco histórico se da en 1988 con la creación del Centro Rafael Urdaneta S.A., como institución dependiente del Gobierno del Zulia y que surge con la finalidad de organizar los esfuerzos en la renovación urbana del casco central de Maracaibo con la participación de varios actores públicos entre los que se encuentran la Universidad del Zulia y la Alcaldía del Municipio Maracaibo a través, principalmente, del desarrollo del Plan Integral de Renovación Urbana para el Área Central de Maracaibo (PIRU). Este plan declara como objetivo:

*Reconstituir el Área Central de Maracaibo como el centro de mayor importancia dentro del conjunto de centros de la ciudad, sobre la base de su valor histórico caracterizado como espacio para el encuentro de la colectividad con sus raíces y como escenario para la actualización de los valores tradicionales, a la vez que adecuándolo a las exigencias del desarrollo de la ciudad.*⁴⁴

Para la consecución de este objetivo principal, establece una serie de criterios, algunos de los cuales son necesarios rescatar para entender el enfoque del plan:

- La diversificación de usos en el área, incluyendo la consolidación de centro administrativo del gobierno regional y local.
- El fortalecimiento del uso residencial mediante la conservación de las viviendas tradicionales existentes y fomentar la construcción de nuevas viviendas.
- La conservación de la actividad tradicional portuaria, aunque redirigiéndola más hacia usos turísticos y recreacionales, especialmente en el malecón.
- La preservación de las características urbanas propias y tradicionales del centro histórico mediante el rescate de edificios, espacios y usos patrimoniales.

⁴³ GOZ Gaceta Oficial del Zulia número 3740. Maracaibo.

⁴⁴ Centro Rafael Urdaneta, Plan Integral de Renovación Urbana para el Área Central de Maracaibo: Objetivos y Políticas 1992. Pág. 7.

- El establecimiento de áreas de transición morfo-funcional en las áreas colindantes entre el casco histórico y el resto de la ciudad.

No han sido muchas las actuaciones que se han llevado a cabo en el marco del PIRU a pesar del compromiso de los actores y el establecimiento de plazos para su ejecución debido a diversos motivos entre los que se pueden nombrar el deterioro constante de la economía nacional que se ha acentuado con el colapso de los indicadores macroeconómicos de los últimos años⁴⁵ o la inestabilidad e incertidumbre producto del cambio constante del marco legal a partir del inicio del proceso constituyente que derivó en la promulgación de la Constitución de la República Bolivariana en 1999 y administrativo y de competencias que se debate entre transferencias entre los gobiernos central, regional o local en una dirección u otra dependiendo de parcialidades políticas e ideológicas.

En el marco de formación del CRU y como respaldo e implicación del gobierno central a los objetivos de este instituto, el 15 de octubre de 1990 se emite la Resolución Presidencial número 12 (publicada en la Gaceta Oficial de Venezuela número 34573) que declara como zona de valor histórico el casco central marabino considerando:

Que el área central de Maracaibo ha sufrido alteraciones, demoliciones y deterioros considerables, mantiene y contiene aún, elementos de gran valor histórico patrimonial.

La llegada del siglo XXI vino acompañada de profundos cambios en el marco legal e institucional de la República, como ya se ha mencionado, impulsados por la promulgación de una nueva Constitución en diciembre de 1999 y la adecuación de todo el sistema administrativo al nuevo contexto jurídico.

La nueva Constitución recupera y otorga relevancia a la protección del patrimonio como evidencia en el capítulo VI de los derechos culturales y educativos, el artículo 99, el cual decreta que:

*El Estado garantizará la protección y preservación, enriquecimiento, conservación y restauración del patrimonio cultural, tangible e intangible, y la memoria histórica de la Nación. Los bienes que constituyen el patrimonio cultural de la Nación son inalienables, imprescriptibles e inembargables*⁴⁶

En consonancia con lo establecido en la Constitución venezolana, la Constitución propia del Estado Zulia, aprobada en 2003, establece en su artículo 26 que es competencia del Estado Zulia, en concurrencia con el Poder Nacional o el Municipal la promoción de la cultura y la conservación del patrimonio cultural tangible e intangible⁴⁷.

⁴⁵ Se calcula una pérdida del 50% del PBI entre los años 2010 y 2018 según datos del Banco Mundial según publica El Mundo. Disponible en: <https://www.elmundo.es/economia/macroeconomia/2019/04/08/5caa3a80fc6c8359428b4693.html> Consultado el 25 de mayo de 2019.

⁴⁶ Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Disponible en: <http://www.minci.gob.ve/wp-content/uploads/2011/04/CONSTITUCION.pdf> Consultado el 25 de mayo de 2019.

⁴⁷ La Constitución del Estado Zulia en su artículo 26 incluye varios puntos, el séptimo de los cuales es el referenciado.

En 2004, como ya se ha señalado, el Instituto del Patrimonio Cultural (IPC) comienza la elaboración del I Censo del Patrimonio Cultural Venezolano en el que se catalogan bienes tangibles e intangibles de valor patrimonial con el fin de urgir su conservación.

En el transcurso de esta década nuevos decretos se han promulgado por parte de las distintas administraciones procurando el reconocimiento y la salvaguardia del patrimonio cultural en el centro histórico de Maracaibo como el Decreto Presidencial del 8 de septiembre de 2013 que declara el casco histórico de Maracaibo como zona de interés turístico⁴⁸ o el más reciente Decreto 0035 de la Alcaldía de Maracaibo de fecha 13 de septiembre de 2018 en el que se declara zona de protección especial de patrimonio histórico y cultural al casco central de Maracaibo⁴⁹ y que ha servido como marco de actuación para intentos de expropiación de edificios con valor patrimonial de propiedad privada.

3.6. Intervención y recuperación patrimonial en Maracaibo

Varias actuaciones se han llevado a cabo dirigidas al rescate del patrimonio en el casco histórico teniendo la carencia de dar respuesta a un abordaje integral del conjunto, sino que más bien se han limitado a actuaciones inconexas en piezas urbanas de distintas características.

La mayoría de estas intervenciones han estado restringidas a la restauración de edificios protegidos, muchas veces limitadas a la adecuación de la fachada, sin llegar a intervenir en espacios del entorno y por tanto disminuyendo su impacto en el conjunto urbano.

Entre las más significativas, por su escala y repercusión en el conjunto histórico, podrían considerarse la intervención en el Paseo Ciencias y la construcción del Monumento a La Chinita, como ejemplo de intervención en espacio-plaza o la recuperación del Centro de Arte de Maracaibo Lía Bermúdez, como ejemplo de recuperación de un edificio que ha ayudado a crear nuevas dinámicas en la zona de interacción puerto-ciudad del malecón, sin embargo, quizás la más ambiciosa, por su escala de actuación y sus intenciones originales es la intervención de la Calle Carabobo (llamada luego Calle de la Tradición) ejemplo de actuación a lo largo de una calle e implicando todos sus edificios.

La intervención en la Calle Carabobo se sitúa entre las actuaciones de intervención en espacios con valor patrimonial en Maracaibo llevadas a cabo por el CRU en el marco del Plan Integral de Renovación Urbana para el Área Central de Maracaibo, siguiendo un modelo de actuación que se podría catalogar como de regeneración urbana y que significó obras en un conjunto de viviendas de arquitectura tradicional.

⁴⁸ Noticia ampliamente difundida por los medios del estado como en esta nota del diario Correo del Orinoco "*Presidente Maduro decreta casco histórico de Maracaibo como zona de interés turístico*". Disponible en <http://www.correodelorinoco.gob.ve/presidente-maduro-decreta-casco-historico-maracaibo-como-zona-interes-turistico/> Consultado el 06 de mayo de 2019.

⁴⁹ Diario PANORAMA (2018) *Firman decreto para la recuperación del casco central de Maracaibo*. Disponible en <https://www.panorama.com.ve/ciudad/Firman-decreto-para-la-recuperacion-del-casco-central-de-Maracaibo--20180913-0093.html> Consultado el 06 de mayo de 2019.

La Calle Carabobo formaba parte del histórico barrio de El Saladillo y después de la demolición de una parte importante de este a principios de los 70's había quedado relativamente aislada, por lo que las viviendas remanentes en el sector sufrieron una desvalorización importante, estando muchas de ellas, en estado ruinoso en la década de los 80's.

En este contexto, y siguiendo los lineamientos que parecían consensuarse en la tarea de salvaguardia del patrimonio urbano que perseguía el CRU y con la declaratoria de Zona de Valor Histórico de 1990, se propone entonces un plan de intervención urbana en el sector.

Esta intervención consistió en la rehabilitación de las viviendas y comercios de la calle 94, intentando conservar las características arquitectónicas propias: *“viviendas pintadas de colores fuertes, brillantes y contrastantes, con altas fachadas y ventanas verticales con barrotes de hierro, quita polvo y repisa”* (IPC, 2005, p. 33) que al tratarse de construcciones configuradas en una estructura de manzana compacta, la imagen pública se limita a la decoración de la fachada frontal, y por tanto conviven en esta, múltiples elementos decorativos como frontis, gárgolas de desagüe, medallones, frisos decorados, celosías, etc.

La intervención también supuso la reconversión de usos en algunos casos, con la incorporación de actividades culturales, comerciales y de ocio para contribuir a la revitalización del sector.

Una vez finalizadas las obras, se constató que el aislamiento relativo⁵⁰ del conjunto seguía dificultando el uso residencial y la mayoría de las edificaciones comenzaron a albergar usos comerciales y de ocio, incluyendo discotecas y restaurantes.

Si bien la intención era recuperar características propias de El Saladillo, la intervención resultó en la recreación escénica de las fachadas tradicionales, llegando a ser considerada un parque temático incapaz de impulsar una efectiva recuperación de las características urbanas tradicionales o de convertirse en revitalizador del centro histórico.



Figura 3.6: Calle de la Tradición (antes Carabobo).

Fuente: Daniel De Bourg

⁵⁰ La calle no forma parte de un sector residencial desde la demolición parcial de El Saladillo, sino que se encuentra rodeada de zonas comerciales y parcelas vacías que se perciben como inseguras, especialmente al caer la tarde y cesar la actividad comercial.

3.7. Intervención en espacios portuarios

“Si una ciudad tiene memoria, el legado de obras de infraestructura descartadas forma una parte importante de esa memoria.” (Meyer, 1999, p. 9)

En su libro *“City and Port”* Han Meyer⁵¹ habla sobre la huella que dejan en las ciudades las grandes obras de infraestructura: las instalaciones ferroviarias, las grandes autopistas, los diques o incluso las instalaciones militares que, aunque se vuelvan obsoletas, se encuentren abandonadas o hubieran perdido su función original, dejan profundas huellas en la configuración espacial de la ciudad, y por tanto, mucho tiempo después de haber sido descartadas, siguen formando parte de la imagen de la ciudad y para sus ciudadanos siempre forman parte de su historia.

Los espacios portuarios, en esta categoría de grandes obras de infraestructuras, tienen un papel protagónico, por su participación en la configuración de las ciudades que los albergan, por su significado en el desenvolvimiento socioeconómico de las mismas y por la magnitud de las infraestructuras que llegan a desarrollar, marcando así, el paisaje histórico urbano, no solamente el físico, sino también el cultural, de ahí la complicada, pero necesaria tarea de recuperar estos espacios y considerarlos parte protagónica del patrimonio urbano.

El proceso de reconversión de áreas portuarias degradadas, obsoletas o abandonadas en zonas vivas de la ciudad se inició en las ciudades norteamericanas, con experiencias destacadas en San Francisco (desde las intervenciones en el *Pier 39*), Baltimore con su *Inner Harbour* o Boston y el proceso de transformación del Quincy Market, para luego llegar a Europa, con intervenciones en Londres, Lisboa o Barcelona (Alemany, 2015) con la transformación del frente costero de cara a los Juegos Olímpicos de 1992.

Este tipo de intervenciones de recuperación de espacios portuarios, aunque tímidamente, se han proyectado, pero sin llegar a concretar actuaciones en las ciudades portuarias venezolanas.

En el caso de Maracaibo, como en el resto de ciudades del país, su desarrollo urbano se ha dado en épocas relativamente recientes y principalmente ligado al desarrollo de la industria petrolera que tuvo lugar a partir de los años 20 del pasado siglo, y el crecimiento de las infraestructuras portuarias, por lo tanto, se dio como respuesta a este impulso económico.

El pequeño tamaño que tenía la ciudad en aquel período de expansión comercial favoreció el crecimiento del puerto en zonas aún cercanas al centro histórico. Las obras del relleno de La Ciega permitieron no solo la ampliación de las infraestructuras portuarias, sino también la construcción en la zona de edificios con usos educativos, deportivos o administrativos, descartando usos residenciales.

La actividad portuaria en Maracaibo, sin embargo, no creció mucho más, no siendo consideradas como prioritarias obras de ampliación sino por el contrario, se propuso

⁵¹ Han Meyer es profesor de Diseño Urbano en la *Technische Universiteit Delft*

repetidamente la construcción de un nuevo puerto de aguas profundas en el Golfo de Venezuela, que evitara el paso por el estrecho de Maracaibo, el cual requiere de dragados frecuentes para permitir la entrada de buques de gran calado, con los daños medioambientales que esto supone y que están ampliamente constatados.

El inicio de la crisis económica, que ha ido de la mano de inestabilidad administrativa y jurídica y que ha significado la descentralización y recentralización de la administración de las instalaciones portuarias ha supuesto interrupciones aparentemente insalvables en los planes de reconversión de espacios portuarios en el país, que en el caso de Maracaibo se han limitado a la demanda de actores políticos y sociales de recuperación del malecón.

Por lo tanto, si tomamos como referencia actuaciones en contextos distintos del venezolano en las etapas en la relación puerto-ciudad, del cual se han elaborado distintos modelos⁵², Maracaibo y las principales ciudades portuarias venezolanas aún no llegan a superar la etapa de separación entre el puerto y la ciudad y siguen sin llegar a ejecutar planes de recuperación de espacios portuarios y, por consiguiente, de frentes costeros, como sí se comienza a hacer en otros países del entorno latinoamericano.

3.8. Ejemplos en América Latina

Si bien, ha sido en economías desarrolladas, con la capacidad de inversión económica necesaria para asumir tales proyectos, donde se han dado los más ambiciosos planes de recuperación de frentes costeros, estos también se han producido, aunque posteriormente, en el contexto latinoamericano.

En América Latina existe una gran cantidad de ciudades portuarias, la mayoría, como el caso de Maracaibo, datan de la época colonial y responden al sistema principal de comunicaciones entre España y sus colonias y entre estas:

un sistema que comenzó a formarse y desarrollarse en el siglo XVI y que con nuevas incorporaciones en cada etapa histórica ha terminado conformando una importante red con un destacado patrimonio urbano y portuario.
(Alemany, 2015, p. 79)

Este circuito comercial siguió creciendo, luego de finalizado el período colonial, y hoy existen importantes ciudades en todo el continente con una larga tradición portuaria, y con oportunidades de transformación de frentes costeros y de reinterpretación de las relaciones entre la ciudad y el puerto.

Para los objetivos de este trabajo de investigación se hace una breve reseña que pretende identificar aspectos característicos de tres intervenciones en el contexto latinoamericano: el proyecto del Malecón 2000 en Guayaquil, el reciente Gran Malecón

⁵² Entre los más reconocidos se encuentran el modelo anyport de James Bird de 1963 y el modelo de Brian Hoyle de 1988.

del Río en Barranquilla, Colombia y Puerto Madero, en Buenos Aires, la primera y quizás más importante operación de intervención en espacios portuarios de Latinoamérica.



Figura 3.8: Ubicación de intervenciones en espacios portuarios y frentes costeros estudiados como referencia.
Fuente: Elaboración propia.

3.8.1. Malecón 2000, Guayaquil



Figura 3.8.1: Vista del tramo central del Malecón 2000.

Fuente: Portal turístico "Guayaquil es mi destino". Disponible en:

<http://www.guayaquilesmidestino.com/es/malecones/malecones-urbanos/malecon-simon-bolivar>

Ubicación:

Ocupa una franja de aproximadamente 2,5 Km de longitud del frente costero de la ciudad de Guayaquil, Ecuador, con el río Guayas.

Administración:

Consortio público-privado.

Fecha de construcción:

Inicio de obras en 1998, inauguración de la primera etapa en 2000.

Descripción:

La ciudad de Guayaquil es la segunda más poblada de la República del Ecuador con cerca de 2 millones y medio de habitantes, después de la capital nacional Quito⁵³ y es la principal ciudad portuaria del país. Fue fundada el 15 de agosto de 1534, aunque sufrió varias mudanzas en los primeros años hasta su establecimiento definitivo en las laderas del llamado cerro de Santa Ana en 1547.

La ciudad nace con vocación portuaria al estar localizada en la costa del río Guayas, muy cerca de su desembocadura en el Océano Pacífico, siendo entonces, un puerto marítimo y fluvial, lo que le permitiría ganarse una posición de importancia en los circuitos comerciales tanto coloniales como postcoloniales.

El proyecto Malecón 2000 nace como un plan de regeneración urbana de los espacios históricos de la ciudad, en la fachada costera con el río Guayas, donde estuvo ubicado el puerto hasta mediados del siglo XX, cuando por problemas derivados de la sedimentación del río se consideró conveniente su traslado hasta una nueva localización en el sur de la ciudad

La Autoridad Portuaria de Guayaquil hace una breve reseña del emplazamiento del puerto antes de su reubicación:

...se estableció en la orilla del río Guayas a la altura del barrio de Las Peñas, hasta la calle Olmedo, con muelles que permitían el arribo de naves, el embarque y desembarque de mercaderías en el Malecón, donde también había bodegas y oficinas de la Aduana, la cual se encargaba del cobro de los aranceles, administración y operación del puerto. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2019)

El malecón tiene un origen muy temprano en la historia de la ciudad, puesto que se considera como su inicio las obras realizadas en 1563 de relleno de un pequeño estero y la posterior construcción de la Calle de la Orilla a lo largo de la cual se construyeron muelles y embarcaderos. Fue conocido con varios nombres hasta que en 1936 recibió la denominación oficial de "Malecón Simón Bolívar".

El malecón fue parte central de la relación puerto-ciudad hasta el traslado de este, así, con la desaparición de los muelles y la dinámica de la actividad portuaria, comenzó una etapa de abandono y consecuentemente de degradación de las instalaciones del malecón Simón Bolívar y del centro histórico de la ciudad.

La zona central sufre un proceso de abandono de la actividad comercial e inversión privada y empieza a ser asociada como un espacio degenerado y foco de inseguridad ciudadana (Navas, 2012)

En este contexto, en la década de los 90's surge la necesidad de recuperación de estos espacios y como parte de una iniciativa política surgida en el ámbito del gobierno local

⁵³ Según proyecciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos del Ecuador, reproducida por el diario El Universal disponible en: <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/01/20/nota/7147148/quito-mas-habitantes-frente-guayaquil-proyeccion-abre-debate>. Algunas fuentes señalan para Guayaquil una población de hasta tres millones de habitantes y superando a Quito.

de la ciudad, en enero de 1997 se constituye la Fundación Malecón 2000 como empresa encargada de desarrollar el proyecto de regeneración urbana y administrar su ejecución, asumiendo por lo tanto, las tareas de financiar, planificar, desarrollar, construir, administrar y mantener los espacios del Malecón 2000⁵⁴ bajo un esquema que se comienza a popularizar en la región de *“recuperación del centro de la ciudad, la asociación con el sector privado y la ejecución de grandes proyectos urbanos como instrumentos provocadores de la revalorización del sector”* (Navas, 2012, p. 18)

Para garantizar el financiamiento de las obras por parte de la fundación, esta recibe en comodato por 99 años la administración y el derecho de explotación comercial de los espacios del malecón, para lo cual se reserva un 20% del área en concesión comercial, aparcamientos o espacios para la realización de eventos que permiten generar los ingresos económicos necesarios para el desarrollo y mantenimiento sin recibir fondos públicos y garantizando, a su vez, la propiedad municipal de los bienes recuperados (Zuloaga, 2017).

Se trata entonces de un plan que formula la regeneración urbana como una herramienta de revalorización de los espacios afectados y que justifican la inversión económica, toda vez que el inversionista se reserva la explotación comercial del proyecto durante un amplio período de tiempo lo que garantizaría el retorno de la inversión.

El proyecto comprende la intervención en el borde costero fluvial a lo largo de 2,5 km y la construcción de una plataforma en terreno ganado al río que permitiría ampliar el área disponible, pasando de 8 a 20 ha. Se planifica en tres etapas de desarrollo, cada una con un enfoque distinto, condicionado por los usos contextuales, así la primera etapa desarrolló el tramo central del malecón bajo un concepto de plaza cívica considerando la cercanía de edificios administrativos como la sede del gobierno municipal y el provincial, así como también la cercanía de la Iglesia Catedral.

El tramo sur se desarrolló con un concepto más comercial condicionado por la cercanía de la zona comercial de La Bahía, de gran actividad en el centro de Guayaquil que dio lugar a la construcción del centro comercial Bahía Malecón como respuesta a la función urbana existente.

El sector norte fue diseñado como un espacio con prevalencia de usos culturales a partir de la existencia de la Escuela Superior Politécnica, emplazándose como edificios emblemáticos el Museo Antropológico y Arte Contemporáneo de Ecuador, que cuenta con muestras de artes desde el período precolombino hasta el actual y el Museo en Miniatura Guayaquil en la Historia.

Actualmente se calcula que unos 13 millones de personas recorren el malecón anualmente (Zuloaga, 2017).

Si bien el Malecón 2000 contribuyó a regenerar espacios degradados en el centro histórico de Guayaquil, a devolver el contacto de los ciudadanos con el río (Alvarado,

⁵⁴ Según se declara en la página web oficial de la Fundación Malecón 2000, disponible en: <http://malecon.org.ec/quienes-somos#historia> Consultado en 29 de mayo de 2019.

2016) y su éxito como destino turístico de la ciudad es indudable⁵⁵ hay críticas sobre el modelo de privatización de espacios públicos que ha supuesto, y la limitada participación ciudadana en la toma de decisiones, a este aspecto se refiere Gabriela Navas en su investigación sobre el proyecto cuando dice que:

La privatización de la gestión y la consecuente implementación de reglamentos de uso del espacio público como parte de la política administrativa, restringe principalmente el derecho al ingreso y libre tránsito, motivo por el cual, la regeneración urbana ha sido calificada como un proyecto excluyente. (Navas, 2012, pp. 21-22)

3.8.2. Gran Malecón del Río Magdalena, Barranquilla



Figura 3.8.2a: Vista del Malecón del río Magdalena.
Fuente: Alcaldía de Barranquilla.

Ubicación:

Se encuentra ubicado en la ribera del río Magdalena, al noreste de la ciudad de Barranquilla, Colombia.

Administración:

Consortio público-privado.

Fecha de construcción:

Primera etapa inaugurada en julio de 2017.

⁵⁵ Aparece entre los sitios más recomendados y mejor valorados en portales turísticos como TripAdvisor.es

Descripción:

Barranquilla, con 1.2 millones de habitantes, es la cuarta ciudad más poblada de Colombia, y la más importante entre las ciudades portuarias del país. Es también un puerto marítimo con conexión al Mar Caribe y fluvial por su ubicación cerca de la desembocadura del río Magdalena.

La ciudad es considerada como la más reciente de las grandes ciudades colombianas al no haber tenido un proceso de fundación colonial, sino que se desarrolló a partir de asentamientos espontáneos en fechas que aún hoy son materia de discusión (Colpas, 2004), sin embargo, se celebra la fecha de nombramiento como “Villa” el 7 de abril de 1813 como aniversario de la ciudad. En todo caso sus orígenes están indudablemente ligados al río Magdalena y su desembocadura en el Caribe.

El desarrollo urbano de Barranquilla comienza a principios del siglo XX con la consolidación del puerto fluvial, que presenta un hecho diferencial con los puertos vecinos de Santa Marta y principalmente de Cartagena de Indias (ambos más grandes y con más amplio recorrido histórico), al permitir la conexión con el interior del país. Este desarrollo, sin embargo, se dio como en otras ciudades latinoamericanas siguiendo un modelo de crecimiento de espaldas a la lámina de agua.

El proyecto del Gran Malecón surge como una iniciativa de la administración municipal con la intención de regenerar los espacios del borde costero y devolver a la ciudad el contacto con el río y para tal fin, se crea una empresa bajo la modalidad de “sociedad por acciones simplificada”⁵⁶ que cuenta con la participación de la Alcaldía de Barranquilla, la Gobernación del Departamento del Atlántico (del cual Barranquilla es capital) y la Cámara de Comercio de la ciudad, entre otros, llamada “Puerta de Oro, Empresa de Desarrollo Caribe”.⁵⁷

Las dos primeras fases ya inauguradas suman aproximadamente 3 km de longitud y 100.000 metros cuadrados, incluyendo la avenida paisajística, el malecón turístico, espacios deportivos y un espacio cultural al aire libre⁵⁸, el malecón está previsto que alcance unos 5 km de longitud al finalizar su tercera fase.

A diferencia del Malecón 2000 de Guayaquil, el malecón de Barranquilla, aunque considera el rescate del borde costero como parte de la identidad portuaria de la ciudad, no interviene directamente espacios de usos portuarios, aunque está prevista la conexión con el histórico edificio de la Intendencia Fluvial⁵⁹.

Desde su inauguración en 2017, el Gran Malecón se ha convertido en uno de los espacios de recreación favorito de los barranquilleros y uno de sus principales valores turísticos,

⁵⁶ Se podría definir como una sociedad cuyo capital está dividido en acciones.

⁵⁷ Información disponible en la página oficial del consorcio <http://www.puertadeoro.org/>.

⁵⁸ Más información sobre las características de las dos primera fases y los avances de la tercera se pueden consultar en la nota del diario El Tiempo “Más metros lineales en el Gran Malecón del Barranquilla” disponible en: <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/gran-malecon-de-barranquilla-se-fortalece-con-mas-metros-lineales-252476>.

⁵⁹ Según se reseña en la descripción del proyecto que hace en su página web la Constructora Bolívar, disponible en: <https://www.constructorabolivarbog.com/blog/details/perla-barranquilla>

esto reforzado con el hecho de haber sido escogido como sede de eventos culturales o deportivos. (El Herald, 2018)

Por su reciente construcción, la evaluación del impacto del proyecto de regeneración urbana que supone el Gran Malecón se puede considerar precipitada y superficial, sin embargo, el éxito como destino turístico y como medida de recuperación del paisaje fluvial es indudable. La concreción del resto de proyectos públicos y privados que se espera se ejecuten en los próximos años, así como las características del modelo de desarrollo urbano que de estos deriven serán herramientas necesarias para una evaluación más real del impacto urbano del Gran Malecón del Río.

Se puede destacar la similitud en el planteamiento del modelo de gestión al utilizado en Guayaquil, así como su origen en iniciativas del gobierno local.



Figura 3.8.2b: Malecón del río Magdalena, Barranquilla, Colombia.
Fuente: César Bolívar.

3.8.3. Puerto Madero, Buenos Aires



Figura 3.8.3: Vista actual de Puerto Madero, Buenos Aires.

Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Disponible en: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/recorrido/puerto-madero>

Ubicación:

Se encuentra en la parte central del borde costero de la ciudad de Buenos Aires, Argentina, vecino de la Casa Rosada, sede del poder ejecutivo de la República y de la histórica Plaza de Mayo.

Administración:

Sociedad formada por el gobierno central de Argentina y el gobierno de la ciudad de Buenos Aires.

Fecha de construcción:

Comienzo de obras en 1991.

Descripción:

Buenos Aires es la capital y ciudad más grande de Argentina y la segunda más poblada de Sudamérica (detrás de São Paulo) con una población de 12,8 millones de habitantes en su área metropolitana⁶⁰ y su puerto, sobre el Río de La Plata, es el quinto con más tráfico del subcontinente.⁶¹

Fue fundada dos veces, la primera en 1536 y la segunda y definitiva en 1580

Buenos Aires fue concebida como un gran puerto que permitiera dar salida a los recursos de un vasto territorio, antes que como una gran ciudad (Liernur, 2007, p. 12), circunstancia tal que se evidencia incluso en el gentilicio de sus habitantes: "porteños".

Las características del frente costero en el Río de la Plata, donde se emplaza el frente portuario de la ciudad ha requerido continuamente de obras de adecuación, al tratarse

⁶⁰ Según datos del censo 2010 recogidos en la página oficial del gobierno de la ciudad. Disponible en: <https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/ciudad>

⁶¹ Según los datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) del tráfico de 2017 publicados en 2018. Disponible en: <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2017>

de zonas pantanosas y de baja profundidad. Entre 1897 y 1899 se completan las obras de las instalaciones de Puerto Madero, que no tendrían un recorrido más allá de la década de los años 20 del siglo pasado, cuando se hacen necesarias nuevas infraestructuras y se inaugura el llamado Puerto Nuevo en 1926 (Nagel, 2014).

Desde el traslado de las operaciones al Puerto Nuevo, Puerto Madero comienza una prolongada etapa de abandono y degradación que acompaña una convulsa etapa política y social en Argentina incluyendo períodos de férreas dictaduras.

Para 1976 la dictadura militar decide cerrar la totalidad del área portuaria al acceso público, alegando razones de seguridad nacional (Liernur, 2007, p. 29) encontrándose en un estado ruinoso para el momento de su reapertura.

La llegada de la democracia en 1983, fue vista como una oportunidad de recuperar el acceso público de la ribera, aunque aún para 1996, solo el 15% de la línea de costa de Buenos Aires estaba abierta al acceso público (Liernur, 2007, p. 29).

Los intentos de recuperación del frente costero se venían proponiendo desde hacía décadas en Buenos Aires como respuesta a la relación de divorcio entre los habitantes de la ciudad y el Río de La Plata resultado de la contaminación del agua, el crecimiento de las áreas industriales portuarias y la privatización de espacios a lo largo de la costa.

Como un intento de superar este conflicto, en 1989 se crea la **Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.** como una sociedad anónima de propiedad estatal, integrada a partes iguales, por el gobierno central de Argentina y el gobierno de la ciudad de Buenos Aires con la finalidad de urbanizar 170ha correspondientes al antiguo puerto y que el gobierno central transfirió a la corporación. La participación de los dos niveles de gobierno permitió promover el *"desarrollo urbano sin superposición de competencias y unificando las distintas intervenciones"*⁶²

Para 1991 se puso en marcha el concurso de ideas para la reconversión del espacio portuario, considerándose primordial la conservación de características relacionadas a la actividad portuaria.

El proyecto se concretó en poco tiempo y supuso la construcción de *"grandes edificios y altísimas torres que miran hacia el Río de la Plata"* (Navarra, 2016), según el arquitecto Carlos Marré⁶³ citado en un reportaje del diario Clarín: *"para garantizar el suficiente espacio a los parques públicos"*. Incluyendo la recuperación de edificios declarados como de interés patrimonial y la construcción de modernas obras emblemáticas como el puente de La Mujer de Santiago Calatrava.

Las obras de urbanización se tradujeron en ambiciosas operaciones inmobiliarias, que junto a su céntrico emplazamiento convirtieron a Puerto Madero rápidamente en un sector para personas de altos ingresos debido al precio alcanzado por las propiedades en los renovados espacios.

⁶² Descripción de la empresa en su página oficial: <http://www.puertomadero.com/#/es/empresa>

⁶³ Carlos Marré es miembro de uno de los estudios de arquitectura involucrados en el diseño del plan de Puerto Madero

Este hecho produjo al poco tiempo la aparición de un barrio de asentamientos ilegales muy cercano, que da cabida en gran parte a trabajadores de bajos ingresos de hoteles y restaurantes de Puerto Madero (Navarra, 2016), lo que evidencia un nuevo problema de segregación social.

En el marco de la conferencia “La Situación del Patrimonio Argentino y Latinoamericano” el Arq. Ramón Gutiérrez hace una crítica a los resultados de la intervención:

La ciudad sin duda ganó en espacios públicos y el contacto con su río. Lamentablemente obras recientes no solamente demolieron los silos, sino que también nos quitaron la vista del río. Últimamente pusieron en marcha torres que exceden absolutamente las reglamentaciones municipales y tenemos ya el peso de la especulación inmobiliaria desvirtuando lo que había sido un rescate para la calidad de vida de la ciudad a partir del patrimonio. (OEI, 2005, p. 31)

Como en otros proyectos de reconversión de espacios portuarios y recuperación de frentes costeros, Puerto Madero se ha convertido en un destino turístico de primera línea en la oferta de Buenos Aires, y también en lugar de paseo de los habitantes de la ciudad, sin embargo, el equilibrio entre la necesidad de financiamiento de tales inversiones y de recuperación de esa inversión con el acceso y la apropiación de los ciudadanos de estos espacios, no se ha alcanzado en Puerto Madero, habiéndose convertido en un barrio para privilegiados operadores comerciales y financieros y alejado de las aspiraciones residenciales de la clase media argentina como se había en algún momento visionado (Navarra, 2016).

3.8.4. Intervenciones en América Latina como referencia en el caso Maracaibo

El estudio de los ejemplos de intervención en espacios portuarios y/o frentes costeros en el contexto latinoamericano, permite rescatar aspectos que deben ser considerados en cualquier propuesta de actuación en el caso de Maracaibo y los intentos de recuperación de su malecón.

Aunque en cada caso, hay diferencias importantes, la mayor parte de este tipo de actuaciones de reconversión de espacios portuarios pretenden dos objetivos principales (Alemany, 2015, p. 75):

- La mejora urbanística de la ciudad en sus espacios de relación con el puerto
- El desarrollo socioeconómico rentabilizando los espacios antes abandonados u obsoletos

Este segundo objetivo se puede traducir como la “puesta en valor” de dichos espacios, para lo cual, en el contexto latinoamericano, y considerando el valor histórico de los espacios portuarios y los frentes costeros que estos ocupan, es oportuno rescatar la idea que se acuerda en las llamadas Normas de Quito de 1967:

Poner en valor un bien histórico equivale a habilitarlo de las condiciones objetivas y ambientales que, sin desvirtuar su naturaleza, resalten sus características y permitan su óptimo aprovechamiento. La puesta en valor debe entenderse que se realiza en función de un fin trascendente, que en el caso de Iberoamérica sería contribuir al desarrollo económico de la región.

En otras palabras, se trata de incorporar un potencial económico, un valor actual; de poner en productividad una riqueza inexplorada mediante un proceso de revalorización, que lejos de mermar su significación puramente histórica o artística, la acreciente, pasándola del dominio exclusivo de minorías eruditas al conocimiento y disfrute de mayorías populares.⁶⁴

Siguiendo estas premisas, es conveniente reflexionar sobre algunas características de los procesos de intervención analizados que permiten rescatar aspectos que pueden considerarse positivos por su contribución al desarrollo social, cultural y económico del sector urbano intervenido y otros que podrían ser considerados negativos o que al menos hacen peligrar estos objetivos de desarrollo urbano:

- La recuperación de frentes costeros que han permanecido mucho tiempo desligados del paisaje urbano provoca una poderosa reinterpretación de la relación entre la ciudad y sus habitantes con estos espacios que termina replicándose e impulsando proyectos similares en otros sectores del ámbito urbano aumentando la demanda ciudadana de espacios en el borde costero, así, es común en los casos estudiados que a partir del proyecto original, limitado a un determinado sector, se proyecten intervenciones similares que permiten multiplicar los espacios costeros recuperados, siendo entonces, un impulso a la reinterpretación de la relación entre la ciudad y su frente costero en toda su extensión.
- El poder local, en la figura del Alcalde, el gobierno de la ciudad, el gobierno metropolitano o el municipal, según sea el caso, debe estar en la capacidad de impulsar planes de intervención ambiciosos en materia de recuperación de espacios urbanos con valor patrimonial y frentes costeros -especialmente en aquellos casos en los cuales la ciudad no es sede del poder central- y para esto debe ser capaz de coordinar con otros niveles de gobierno, subnacional y nacional, de tal manera que se puedan salvar limitaciones administrativas, jurídicas y/o financieras.
- La incorporación de la mayor cantidad de actores posible, tanto públicos como privados permite la ejecución en forma más eficiente y respetuosa de proyectos de rescate y desarrollo urbano, como evidencian los plazos de ejecución de los proyectos analizados en el contexto latinoamericano, donde la obra pública suele ir acompañada de retrasos y reprogramaciones.
- La puesta en valor de los espacios recuperados supone un provecho de estos como recurso turístico para visitantes y de ocio para los habitantes del hecho

⁶⁴ Puntos 2 y 3 de la Parte VI del informe final de la reunión sobre Conservación y Utilización de Monumentos y Lugares de Interés Histórico y Artístico (Normas de Quito 1967). Disponible en: <https://www.icomos.org/charters/quito.htm>
Consultado el 17 de junio de 2019.

urbano, por tanto, es necesario prever el equilibrio entre lo primero y lo segundo, de tal manera que el renovado interés mercantilista no termine produciendo procesos de gentrificación y expulsión de los ciudadanos o grupos de ciudadanos en favor de aquellos con alto poder adquisitivo, como ha resultado en el caso de Puerto Madero y los altísimos precios que han alcanzado las propiedades en la zona.

- Así como se convierten en sitios de alto atractivo turístico y de ocio, los espacios recuperados en las intervenciones urbanas analizadas producen un importante impulso comercial que debe convertirse en herramienta de desarrollo económico y social para los habitantes locales y se debe prever que estos no sean excluidos de oportunidades laborales o de inversión en pequeñas y medianas empresas.
- El uso residencial se evidencia como necesario para garantizar sentido de pertenencia y arraigo, que es un aspecto que se critica en el caso de la intervención en Barranquilla en el cual la, hasta ahora, ausencia de viviendas limita las horas de actividad y el tipo de desplazamientos que se dan entre los visitantes del malecón. También es importante, en este caso, garantizar el acceso a vivienda a distintos estratos de la población para evitar segregación y la reconversión de los espacios recuperados en nichos limitados solo a grupos de alto poder adquisitivo como ha sucedido en Puerto Madero.

Parte IV



Reconocimiento del contexto

4. Contexto del ámbito de estudio

El ámbito de estudio de este Trabajo Fin de Máster está definido en el conjunto formado por el malecón y el centro histórico de la ciudad de Maracaibo, como ya se ha identificado en la primera parte, sin embargo, es conveniente el reconocimiento de la dinámica administrativa, económica, geográfica y social del contexto que enmarca este conjunto para poder comprender los sistemas funcionales que lo condicionan y poder alcanzar propuestas que sean capaces de ofrecer respuestas efectivas. Para esto se plantea un estudio multinivel, que comienza con el reconocimiento de la región geo-histórica del lago de Maracaibo, que se corresponde actualmente con el territorio del estado Zulia, al noroeste de la República Bolivariana de Venezuela.

El reconocimiento de la situación, sin embargo, está condicionado –y limitado– por la grave crisis económica, política y social que atraviesa Venezuela en lo que va de siglo y que se ha hecho especialmente aguda en el último lustro, traducéndose, a efectos de la investigación, en ausencia de información estadística actualizada o confiable en diversos aspectos, así como informaciones o enfoques contradictorios proveniente de los mismos organismos dependiendo de la parcialidad política o ideológica que lo dirija según el momento.

4.1. Región geo-histórica del Lago de Maracaibo. Estado Zulia

La mayor parte del territorio de la región geo-histórica de la cuenca del Lago de Maracaibo, ya descrita en este trabajo de investigación, recibió la denominación de Provincia de Maracaibo hasta la promulgación de la Constitución Federal de 1864 que proclamó los Estados Unidos de Venezuela, cuando pasó a denominarse Estado Soberano del Zulia, y se corresponde en la actualidad con la jurisdicción administrativa del Estado Zulia, en la República Bolivariana de Venezuela.

La Constitución de la República, en el artículo 4 del Capítulo I, reconoce a Venezuela como un *“Estado federal descentralizado”* mientras que el artículo 16 indica que *“con el fin de organizar políticamente la República, el territorio nacional se divide en el de los Estados, el del Distrito Capital, el de las dependencias federales y el de los territorios federales”*.



Figura 4.0: Niveles administrativos del poder público en Venezuela
Fuente: Elaboración propia.

El Zulia es uno de los 23 estados que conforman la República y en el artículo 1 de su propia Constitución se define de la siguiente manera:

El Estado Zulia, como entidad político-territorial de la República Bolivariana de Venezuela, tiene carácter autónomo, personalidad jurídica plena e igualdad política con los demás Estados de la Federación Venezolana...

Si bien, tanto la constitución nacional, como la del Zulia se refieren a Venezuela como un estado federal y descentralizado, la inestabilidad jurídico-administrativa surgida de la sustitución de la constitución de 1961 por la llamada constitución de la República Bolivariana en 1999, ha supuesto un proceso irregular de transferencia de competencias entre un nivel y otro de gobierno, ligado normalmente a criterios partidistas e ideológicos, lo que ha evidenciado fracturas en la colaboración y entendimiento de las administraciones cuando han sido dirigidas por partidos políticos de ideologías opuestas y que resultan en actuaciones urbanas no consensuadas e incluso ilegales¹.



Figura 4.1: Ubicación del Estado Zulia.

Fuente: Elaboración propia a partir de Bing Maps.

Los estados constituyen el poder regional² o sub-nacional dentro de los niveles de gobierno en Venezuela, y estos se dividen a su vez en municipios, lo cuales representan el nivel de gobierno local (ver Figura 4.0).

¹ Ejemplo de esto es la construcción de viviendas por parte del gobierno central sin contar con los permisos municipales, o actuaciones del gobierno regional con la negativa del IPC.

² Si bien en Venezuela existe la figura de Regiones, constituidas por 1 o varios estados, estas carecen de forma jurídica. El Zulia es el único estado que forma la región Zuliana y por tanto se suelen usar de forma indiferente los términos "regional" y "estadal".

En el caso del Zulia, este se encuentra conformado por 21 municipios, de los cuales Maracaibo, es el más poblado y centro económico y administrativo.

El poder público estatal se divide, según señala la constitución zuliana, en Ejecutivo y Legislativo; el primero de ellos es ejercido por el Gobierno del Zulia, en la figura del Gobernador y sus Secretarios de Gobierno³; y el segundo, por el Consejo Legislativo del Zulia (CLEZ), que hace las veces de Parlamento de la región y que está formado por 15 Diputados.

El Zulia es reconocido como uno de los principales estados de Venezuela al ser el más poblado con 4,1 millones de habitantes⁴ (el 13,3% del total nacional) y el quinto más extenso; ocupando una superficie de 63100 km² (6,9% del total nacional) además de haber sido durante décadas el centro de explotación del petróleo; primera fuente de ingresos de la economía venezolana.

Datos demográficos

La población del Zulia se considera multiétnica, multicultural y urbana con cerca del 92,1% del total de la población viviendo en ciudades en 2011 con Maracaibo concentrando cerca del 51,4% del total⁵, este porcentaje aumenta agrupando el sistema de ciudades Maracaibo-Cabimas-Ciudad Ojeda que concentra en una longitud de 70km bordeando la costa lacustre al 66,8% de la población zuliana; además de estas 3, otras ciudades importantes del Zulia como Los Puertos de Altigracia, San Rafael de El Moján, Santa Cruz de Mara, La Rita, Bobures o Gibraltar son todos puertos lacustres, este último tuvo gran rivalidad con Maracaibo en la conformación del circuito lacustre como ya se ha reseñado.

La tasa de crecimiento poblacional se situó en el 2% anual en el período comprendido entre 2001 y 2011, superior al 1.7% correspondiente al total nacional para el mismo período.

Se considera una población multiétnica al estar compuesta por diversos grupos, entre ellos pueblos indígenas como los wayuu, barís o yukpas; que representan en su conjunto un 12,7% de la población total y hacen del Zulia el tercer estado con mayor porcentaje de población indígena del país⁶. Hay también grupos étnicos diferenciados por la llegada de migrantes europeos, asiáticos, de oriente medio y de otros países sudamericanos y un importante componente de población de origen africano, a lo que se suma un marcado proceso de mestizaje producto de la convivencia de esta variedad de etnias.

El grupo de población en edad laboralmente activa, de 15 a 64 años es mayoritario y representa el 66,14% del total, mientras que los menores de 15 años representan el 28,56% y la población de 65 años y más representa el 5,30% siendo la edad promedio calculada en 28,68 años advirtiéndose una tendencia en las últimas décadas al envejecimiento de la población.

³ El Gobierno se divide en Secretarías equivalentes a los Ministerios de la Presidencia de la nación.

⁴ Según proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas para 2015 basado en los datos del Censo 2011.

⁵ Para la población total de la ciudad de Maracaibo se cuenta la población de los municipios Maracaibo y San Francisco.

⁶ En comparación, en el Distrito Capital, donde se encuentra Caracas este porcentaje es de solo el 0,16%.

Datos económicos

El estado Zulia se ha caracterizado tradicionalmente por tener una economía diversa y dinámica, sin embargo, como ya se ha reseñado, Venezuela presenta una situación de crisis económica en lo que va de siglo que se ha agudizado hasta niveles de colapso en los indicadores macroeconómicos en los últimos años, esto hace poco relevante los datos económicos oficiales a nivel regional, puesto que no han sido actualizados y los datos disponibles no reflejan la situación real de la economía zuliana. En todo caso es reseñable el doble carácter minero y agrícola del Zulia, habiendo sido el principal productor de petróleo desde el inicio de su explotación en 1914⁷ y concentrar en su territorio el 92,8% de las reservas de carbón de Venezuela en la Sierra de Perijá, además dispone de unas 4.590.000 ha aproximadamente de tierras aptas y aprovechables para un desarrollo agrícola (Gobernación del Estado Zulia, 2009).

4.2. El Municipio Maracaibo y la ciudad

La Constitución venezolana reconoce la figura del municipio como forma de organización del territorio y en su artículo 168 recoge que estos *“constituyen la unidad política primaria de la organización Nacional”* y a los cuales, además otorga *“personalidad jurídica y autonomía”*. Los municipios representan el nivel local de gobierno dentro de la escala de la administración pública y entre otras competencias, la Constitución en su artículo 178, en el numeral 1, le otorga las de *“Ordenación territorial y urbanística; patrimonio histórico; vivienda de interés social; turismo local; parques y jardines, plazas, balnearios y otros sitios de recreación; arquitectura civil, nomenclatura y ornato público.”*

El poder público municipal está dividido, a semejanza del regional, en Ejecutivo y Legislativo; el primero ejercido en la Alcaldía por el Alcalde y el segundo por el Concejo Municipal conformado por 15 concejales.

Si bien, el municipio representa el nivel local de gobierno, el proceso de municipalización en Venezuela es relativamente reciente⁸, por lo que no hay criterios claros en su concepción y algunos municipios están planteados más bien como regiones administrativas; abarcando sistemas de ciudades, mientras que otros se conciben como segmentos administrativos de un mismo hecho urbano.

La mancha urbana de la ciudad de Maracaibo estuvo integrada únicamente en el municipio homónimo hasta 1995, cuando se creó un nuevo municipio que segregó el extremo sur de la ciudad: el municipio San Francisco; a partir de entonces se considera que la ciudad de Maracaibo está dividida en dos municipios: Maracaibo y San Francisco (ver Figura 4.2).

⁷ Se considera esta fecha tradicionalmente como inicio de la era de la economía petrolera al entrar en producción el primer pozo llamado Zumaque I en la costa oriental del lago de Maracaibo.

⁸ La mayoría de los municipios en el Zulia se crearon en 1989 a partir del proceso de descentralización del estado, sustituyendo a la figura de Distritos que existían hasta ese momento.

El Municipio Maracaibo, con una población de 1.653.000 habitantes⁹, comprende el 76,6% del total de la ciudad de Maracaibo y es el segundo más poblado de todo el país, detrás del municipio Libertador; que comprende una parte del territorio de Caracas.

Incluye todo el centro histórico y todos los sectores adyacentes, ocupando un territorio de 393 km², por lo tanto, tiene una densidad de 3712 habitantes por km², la más alta entre los municipios del Zulia.

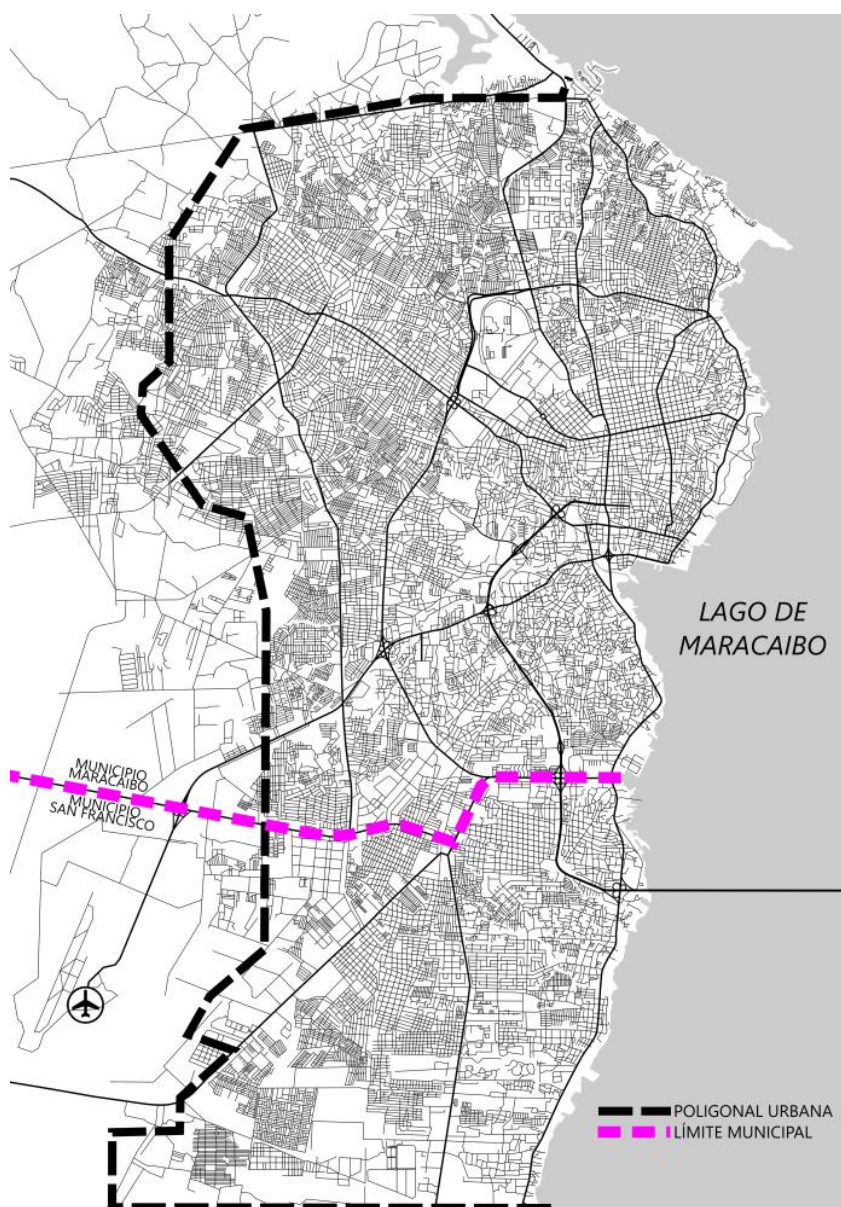


Figura 4.2a: Área urbana de Maracaibo dividida en dos municipios: Maracaibo al norte y San Francisco al sur.
Fuente: Elaboración propia a partir del plano de vialidad de la Alcaldía de Maracaibo.

⁹ Proyección del INE para 2015 en base a los resultados del Censo de 2011.

Aspectos físicos y climatológicos

Maracaibo se encuentra ubicada en la costa noroeste del lago, en una vasta planicie casi a nivel del mar que forma parte de la depresión lacustre que recibe el mismo nombre de la ciudad y que se emplaza entre el piedemonte de la Sierra de Perijá y la costa del lago de Maracaibo.

Se considera que se encuentra en la zona climática "*Sub-húmeda Seca*" (Gobernación del Estado Zulia, 2009), con una temperatura media que va desde los 27,7 °C en enero a los 29,6 °C en agosto, con una variación térmica muy baja a lo largo del año al encontrarse en la zona tropical; y un índice de *humedad relativa del aire* que varía entre el 68,0% de marzo al 75% en octubre¹⁰. Es un territorio de bajas precipitaciones, con un indicador de *precipitación media mensual* que va desde los 23,5 mm de enero a los 190,4 mm de octubre¹¹. No hay cauces de aguas permanente sino cauces de escorrentías, que suelen tener la denominación de "cañadas" siendo la principal la Cañada Morillo que tiene desembocadura cerca del centro histórico.

En estas condiciones climatológicas, se presenta una vegetación de tipo *semi-xerofítica*, donde predominan arbustos, gramíneas, hierbas y árboles aislados y pocas zonas del *bosque muy seco tropical* que ha ido desapareciendo por la acción urbanizadora. En la zona costera del norte se conservan bosques de manglar¹², aunque también se encuentran en riesgo.



Figura 4.2b: Laguna de Las Peonías al norte de Maracaibo, principal reserva natural con bosque de manglar.

Fuente: Publicada en el Nuevo Herald

¹⁰ Datos correspondientes a la estación meteorológica Aeropuerto de Maracaibo en un período de toma de datos de entre 13 y 28 años entre 1970 y 1998 según el Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología INAMEH en su página oficial <http://www.inameh.gob.ve>

¹¹ Datos correspondientes a la estación meteorológica Quiroz-El Tablazo en un período de toma de datos de 49 años entre 1950 y 1998 según el Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología INAMEH en su página oficial <http://www.inameh.gob.ve>

¹² Categorización de la vegetación que registra el Plan de Desarrollo Urbano Local de Maracaibo en 1995.

Estructura urbana

Maracaibo ha tenido un crecimiento no planificado la mayor parte de su historia, desde el trazado de la cuadrícula fundacional y sus primeras expansiones, se produjo un crecimiento de tipo radial más o menos concentrado con pocos desarrollos suburbanos, hasta la expansión del período petrolero del siglo pasado cuando se produjo un crecimiento explosivo del tejido urbano, especialmente hacia el norte y oeste.

Las políticas de planeamiento urbano han planteado distintas estrategias para intentar ordenar el crecimiento de la mancha urbana, pero no llegan a ejecutarse y la ciudad sigue creciendo en una forma descontrolada de ocupación espontánea e ilegal de muchos terrenos públicos y privados siguiendo un modelo de baja densidad.

En este sentido se estableció una poligonal urbana en el Plan Rector de Maracaibo según Gaceta Oficial No. 3525 de fecha 08 de marzo de 1985 (ver Figura 4.2) con la intención de contener la expansión de la ciudad y posteriormente, por Decreto Presidencial No. 173, del 10 mayo de 1989 una Zona Protectora, sin embargo, ya para la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL) en 1995, se comprueba la expansión de la ciudad rebasando la poligonal y ocupando espacios de la Zona Protectora, especialmente en la periferia oeste y noroeste¹³.

A partir del reconocimiento de la estructura urbana, el PDUL divide la ciudad en tres sectores diferenciados según sus características espaciales y socioeconómicas:

el área central o casco histórico, el macrocentro urbano o área de mayor consolidación urbana ubicada al norte del centro histórico y la periferia, donde se ubican los barrios producto de invasiones (Ferrer, et al., 2002)

De esta estructura urbana se pueden destacar dos aspectos que identifica el PDUL:

- a. Dispersión urbana: la mancha urbana de Maracaibo se ha extendido en un modelo de densidad muy bajo, unos 75 habitantes/ha, con la existencia de grandes vacíos urbanos y contradictoriamente, con ocupación de espacios protegidos o de usos restringidos.
- b. Segregación espacial: mientras las actividades económicas y los equipamientos urbanos principales se concentran en el macrocentro urbano, la mayoría de la población vive en la periferia.

¹³ Información recogida en la memoria del Plan de Desarrollo Urbano Local de Maracaibo de 1995.

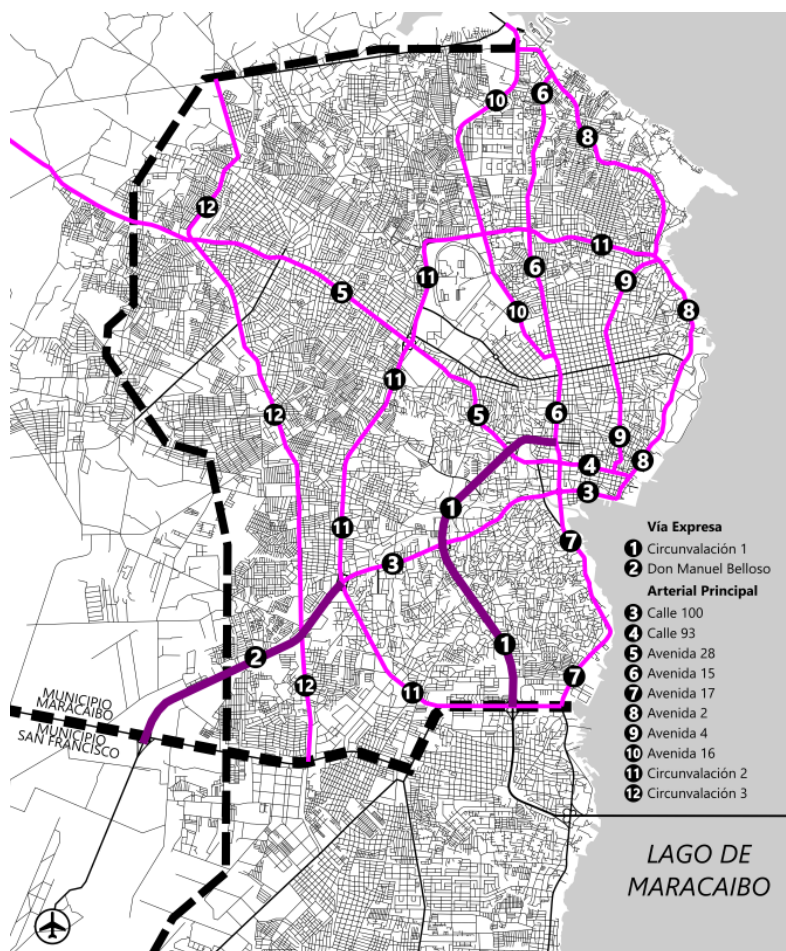


Figura 4.2c: Sistema vial del Municipio Maracaibo.
Fuente: Elaboración propia a partir del plano de vialidad de la Alcaldía de Maracaibo.

Perfil demográfico

Para conocer la población de la ciudad de Maracaibo se considera la suma de los dos municipios que la conforman: Maracaibo y San Francisco, según estimaciones del INE para 2019 la población conjunta de ambos municipios alcanzó los 2.271.415 habitantes, como resultado de una tasa de crecimiento interanual de 1,9% para el período de 2005 a 2015, algo inferior a la media del Zulia, pero superior al índice de crecimiento nacional, que se situó en el mismo período en 1,6%.

Del total de la población del Municipio Maracaibo, el grupo de población en edad laboralmente activa, de 15 a 64 años es mayoritario y representa el 63,10% del total, mientras que los menores de 15 años representan el 24,36% y la población de 65 años y más representa el 12,63%, lo cual duplica el porcentaje para el total del estado Zulia, siendo la edad promedio calculada en 30,13 años lo que evidencia una población menos joven que el promedio estatal.

La tendencia, como en el resto del estado y la nación, es un proceso de envejecimiento de la población.

	2011	2015	2019
Municipio Maracaibo	<i>1.546.680</i>	<i>1.653.211</i>	<i>1.752.602</i>
Municipio San Francisco	<i>453.997</i>	<i>487.311</i>	<i>518.813</i>
Total	<i>2.000.677</i>	<i>2.140.522</i>	<i>2.271.415</i>

Tabla: Población de los municipios Maracaibo y San Francisco según el Censo 2011 y sus proyecciones para 2015 y 2019.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de Venezuela INE.

Financiamiento del Municipio

Los cambios derivados de la transformación del estado han sido constantes desde el establecimiento del actual régimen municipal surgido en 1989 y el marco de la reforma constitucional de 1999, sin embargo, es posible clasificar los ingresos económicos del Municipio Maracaibo según 3 orígenes:

- a. Recursos fiscales: que son los que se derivan del cobro de los impuestos municipales, entre los que destacan por su aporte la patente de industria y comercio y el impuesto sobre inmuebles urbanos.
- b. Ingresos propios: son de naturaleza diversa y se pueden incluir desde ingresos por ventas o alquileres de inmuebles o terrenos municipales, hasta dividendos e intereses bancarios.
- c. Situado constitucional: son los recursos financieros asignados por el Estado Central al municipio como parte proporcional, en base a su población, de los ingresos fiscales nacionales.

4.3. Centro histórico de Maracaibo

Los municipios venezolanos, en su amplia mayoría, están divididos, a efectos organizacionales, en "Parroquias"¹⁴; estas no tienen actualmente estructuras de gobierno independiente ni competencias específicas asignadas en la administración del poder público. En el caso del Municipio Maracaibo, este se divide en 18 parroquias.

El ámbito de estudio de este trabajo de investigación se encuentra dentro de los límites de la Parroquia Bolívar, la cual también incluye los sectores contiguos ubicados al norte del centro histórico

¹⁴ No tienen relación con las parroquias eclesíásticas.

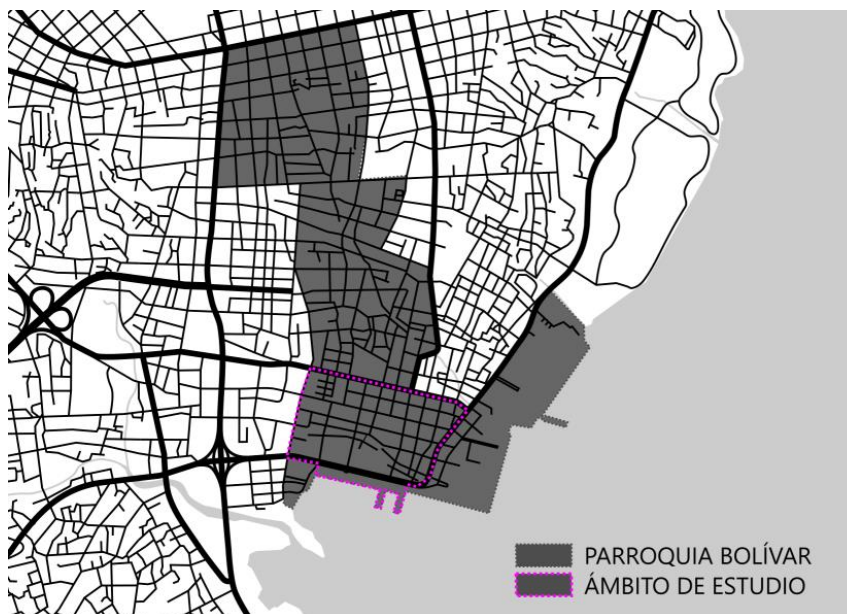


Figura 4.3: Delimitación del territorio de la Parroquia Bolívar.
Fuente: Elaboración propia.

Perfil demográfico

El territorio del centro histórico se encuentra integrado en la parroquia Bolívar del Municipio Maracaibo, sin embargo, esta parroquia también incorpora sectores adyacentes no pertenecientes a este. La presentación de datos que hace el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) considera como unidad mínima la parroquia, y por tanto no ofrece información sobre la población del sector urbano específico. Se estudia a modo referencial entonces la población de la parroquia Bolívar, que para 2015 se calcula en 20.610 habitantes, con un crecimiento interanual del 1,6%, inferior al promedio del municipio, que es de 1,9%. De este total, el 18,95% eran menores de 15 años, el 70,52% estaba entre los 15 y los 64 años de edad y el 10,53% estaba formado por gente de 65 años en adelante. La edad promedio de los habitantes de la parroquia era para 2011 de 35,18 años, siendo la segunda parroquia de todo el estado con mayor edad promedio, evidenciando un envejecimiento poblacional sobre la media nacional.

	0-14	15-64	+ de 65	Edad promedio
Venezuela	27,02%	67,03%	5,95%	27,00
Estado Zulia	28,56%	66,14%	5,30%	28,68
Municipio Maracaibo	24,36%	66,10%	12,63%	30,13
Parroquia Bolívar	18,95%	70,52%	10,53%	35,18

Tabla: Grupos de edad y edad promedio según resultados del Censo 2011.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de Venezuela INE.

4.4. Identificación de usos del suelo

A partir del crecimiento urbano producto de la bonanza de la industria petrolera del siglo pasado, y que trajo consigo el surgimiento de nuevos polos de desarrollo, así como los problemas derivados del incumplimiento, y en algunos casos la ausencia, de criterios de ordenamiento urbano, el centro histórico de Maracaibo sufrió un profundo proceso de transformación de los usos de suelo tradicionales, afectando las dinámicas sociales, morfológicas y económicas de los espacios de valor patrimonial.

El desarrollo de la zona norte de Maracaibo, como nuevo eje de inversiones comerciales y residenciales, y el crecimiento en la periferia de barrios de viviendas de autoconstrucción de población empobrecida significaron el abandono casi total del uso residencial en el casco central. La intervención urbana que supuso la destrucción de El Saladillo en la década de los años 70's acabó con la dinámica del último barrio residencial del centro histórico.

Actualmente en el centro histórico el uso comercial es el que prevalece, incluyendo espacios públicos como aceras, calles, parques y plazas ocupadas por comerciantes informales.

El uso residencial es apenas residual, con algunos intentos del Centro Rafael Urdaneta de construcción de nuevas viviendas en el centro histórico a finales del siglo pasado y algunos edificios comerciales con espacios habilitados para vivienda, generalmente en condiciones precarias.

El centro histórico sirve de sede de los principales edificios administrativos del poder público regional y municipal y de edificios de carácter dotacional, como Hospitales, institutos de educación técnica y superior y culturales, pero ha dejado de ser atractivo para las inversiones inmobiliarias en viviendas debido a que se percibe como violento, inseguro y sucio.

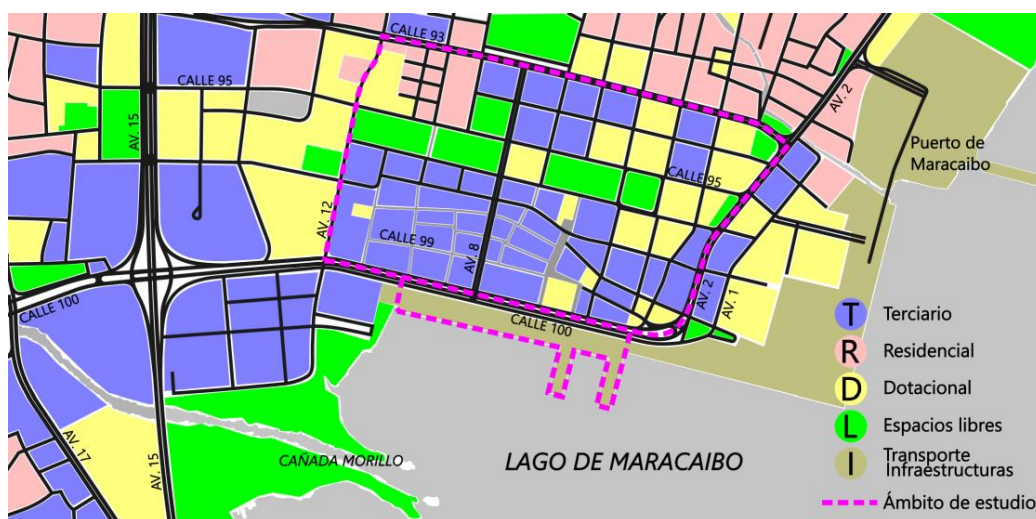


Figura 4.4: Esquema de usos de suelo.
Fuente: Elaboración propia.

4.5. Herramientas del ordenamiento

Venezuela es un país con un alto porcentaje de población urbana -el 88.8% del total de la población del país habitaba en áreas urbanas en 2011 según los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda de aquel año- debido a esto el ordenamiento del territorio y la planificación del desarrollo urbano ha sido materia recurrente en el entramado legal, especialmente desde los inicios del desarrollo petrolero a mediados del siglo pasado, incluso la Constitución Nacional vigente señala la preocupación en este sentido, sin embargo, la concreción de los planes estipulados se ha convertido en una tarea continuamente postergada que da lugar a planes desfasados y realidades urbanas, en muchos casos, caóticas y problemáticas.

En este marco, se evidencia que las ciudades venezolanas han crecido, con contadas excepciones, de una manera anárquica y desordenada, con amplias capas de la población viviendo en barrios de autoconstrucción y ocupación espontánea del suelo y el ordenamiento urbano sigue siendo materia pendiente a pesar de la proclamada preocupación institucional en su desarrollo.

La situación de desfase del entramado jurídico en materia de ordenamiento urbano se evidencia en el hecho de que la principal herramienta reguladora del tema se remonta a 1987, la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (LOOU), a pesar de los intentos llevados a cabo a mediados de la década pasada para dotar al país de una herramienta más actual.

De la LOOU se hereda el sistema de planes de ordenamiento con el que se pretende regular la ordenación del territorio y que establece una escala jerarquizada en base al ámbito territorial.

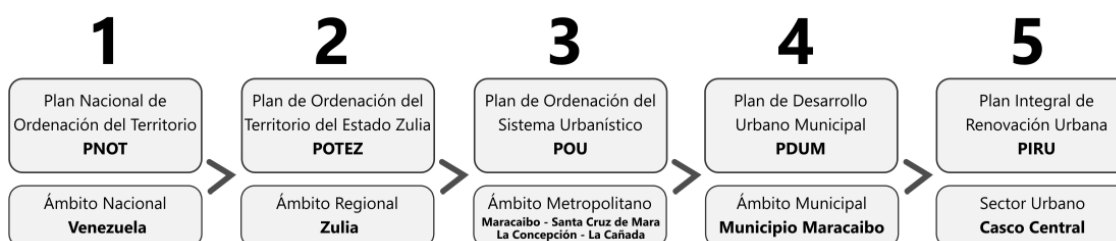


Figura 4.5.2: Sistema jerarquizado de planes de ordenamiento con incidencia en el conjunto malecón-centro histórico de Maracaibo.

Fuente: Elaboración propia.

4.5.1. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela 1999

La Constitución vigente en Venezuela fue promulgada por el presidente Hugo Chávez el 20 de diciembre de 1999 en el marco de las transformaciones del estado venezolano impulsada desde el inicio de su mandato.

En este máximo instrumento jurídico nacional se reconoce el ordenamiento territorial como política del Estado y así lo refleja el artículo 128 del capítulo IX de los Derechos Ambientales, el cual indica:

El Estado desarrollará una política de ordenación del territorio atendiendo a las realidades ecológicas, geográficas, poblacionales, sociales, culturales, económicas, políticas, de acuerdo con las premisas del desarrollo sustentable, que incluya la información, consulta y participación ciudadana. Una ley orgánica desarrollará los principios y criterios para este ordenamiento.

Si bien se menciona en el artículo la redacción de una ley orgánica como herramienta de desarrollo de los criterios derivados del nuevo marco constitucional, sigue vigente la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística de 1987 como herramienta principal del planeamiento urbanístico, a pesar de intentos como la redacción de la Ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio de 2006 que fue derogada antes de entrar en vigencia.

4.5.2. Ley Orgánica de Ordenación Urbanística

La Ley orgánica de Ordenación Urbanística (LOOU) de 1987¹⁵ ha sido la primera, y hasta ahora, única¹⁶ normativa de rango legal con alcance nacional que pretende regular la materia de ordenación urbanística que antes de su promulgación estaban ajustadas a las normas del Código Civil y las Ordenanzas emitidas por los Concejos Municipales.

La LOOU declara en el artículo 4 la ordenación urbanística como de "interés nacional" y por tanto atribuye al gobierno central las máximas competencias en la materia y reconoce a este y a los municipios como las autoridades urbanísticas en el artículo 6.

El diseño del esquema del ordenamiento urbano que contempla la LOOU establece un sistema "integrado y jerarquizado" de planes en función del ámbito territorial, entre los que se encuentran:

- **El Plan Nacional de Ordenación del Territorio** al que se define como el *"instrumento a largo plazo que sirve de marco de referencia espacial, a los planes*

¹⁵ GOV 33868 del 16 de diciembre de 1987.

¹⁶ Esta ley había sido derogada por la Ley Orgánica de Ordenación del Territorio de 2005 la cual fue reformada en 2007 pero que fue derogada antes de entrar en vigencia.

*de desarrollo de mediano y corto plazo del país y a los planes sectoriales adoptados por el Estado...*¹⁷

- **Los Planes Regionales de Ordenación del Territorio** que son concebidos como herramientas del ordenamiento en el ámbito territorial de los estados.
- **Los Planes de Ordenación Urbanística** cuyo ámbito de actuación es supramunicipal, pretendiendo ser herramienta de ordenamiento en conjuntos metropolitanos o territorios con dinámicas urbanas que ameriten una visión conjunta.
- **Los Planes de Desarrollo Urbano Local**, que en el artículo 34 se atribuye su elaboración al Municipio y se le conceden las competencias de *“definición detallada del desarrollo urbano”* considerando entre otros aspectos, la población, la extensión territorial o el control medio ambiental, incluyendo la clasificación de usos del suelo, la delimitación de espacios libres y áreas verdes, la ubicación de edificios y servicios públicos, el trazado vial y la red de transporte público, el diseño de la red de agua potable y drenajes así como la identificación de las áreas de expansión.
- **Los Planes Especiales y Particulares**, que en el artículo 49 se indican que tienen como objetivo la:
Ordenación, creación, defensa o mejoramiento de algún sector particular de la ciudad, en especial las áreas de conservación histórica, monumental, arquitectónica o ambiental, las zonas de interés turístico o paisajístico, los asentamientos no controlados las áreas de urbanización progresiva o cualquier otra área cuyas condiciones específicas ameriten un tratamiento por separado, dentro del plan de desarrollo urbano local...

La ley, sin embargo, hace la salvedad de que es posible formular un plan de ordenamiento incluso si no estuvieran aprobados los planes del ámbito territorial superior solo siendo necesaria la revisión de dicho plan en el caso de que un plan de ámbito territorial superior fuera aprobado de forma posterior y así lo describe el artículo 126:

Cuando se hubieren aprobado planes de ordenación urbanística o planes de desarrollo urbano local, sin haberse aprobado previamente el Plan Nacional de Ordenación del Territorio o los Planes Regionales de Ordenación del Territorio, la adaptación de aquéllos a éstos se hará siguiendo el procedimiento que establezca el reglamento de la presente Ley.

¹⁷ Definición qué hace la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) a través del Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo de América Latina y el Caribe. Disponible en <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/planes/plan-nacional-de-ordenacion-del-territorio-de-venezuela>. Consultado el 29 de junio de 2019.

En todo caso, la adaptación se hará teniendo en cuenta las situaciones técnicas, administrativas y jurídicas existentes, particularmente los derechos individuales originados por efecto de la aplicación de los planes de desarrollo urbano, aprobados con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente Ley

4.5.3. Plan Nacional de Ordenamiento del Territorio

El Plan Nacional de Ordenamiento del Territorio (PNOT) aprobado por el decreto presidencial número 2945 del 14 de octubre de 1998 sigue la normativa estipulada en la LOOU de 1987 de crear un marco regulador del ordenamiento territorial nacional, establece en el Artículo 1 como objetivo general:

Orientar la localización de la población, de las actividades económicas y la infraestructura física, armonizando criterios de crecimiento económico, desarrollo social, seguridad y defensa y conservación del ambiente, basado en el conocimiento de las potencialidades y restricciones específicas de cada ámbito geográfico.

El PNOT considera un área metropolitana como centro nacional, Caracas, y varias áreas metropolitanas como centros regionales, entre los cuales se encuentra Maracaibo, como centro regional de los estados Zulia, Falcón y Trujillo, y por lo tanto la considera como centro alternativo a la ciudad Capital de la República en consecuencia, se recomienda el fortalecimiento de usos muy especializados.

La consideración de Maracaibo como Centro Regional de Primer Orden (CRPO) establece a la ciudad como cabecera y centro de referencia de las ciudades de Machiques, San Rafael de El Moján, Cabimas, Ciudad Ojeda y Lagunillas en el estado Zulia; Trujillo y Valera en el estado Trujillo; El Vigía en el estado Mérida y Punto Fijo, Coro y La Vela en el estado Falcón.

4.5.4. Plan de Ordenación del Territorio del Estado Zulia

El Plan de Ordenamiento del Territorio del Estado Zulia (POTEZ) fue sancionado según decreto 184 y publicado en la Gaceta Oficial del Zulia número 354 el 26 de septiembre de 1996. Establece una organización macro del territorio del estado en 5 sub-regiones geográficas, aunque sin identidad administrativas. Maracaibo se ubica según este esquema en la subregión Capital y se designa como centro regional de primer orden CRPO (aspecto que sería recogido también en el PNOT) como sede de la administración pública y de servicios especializados.

Se procura como parte del plan el desarrollo armónico del sistema de ciudades zulianas promoviendo equilibrios poblacionales corrigiendo la actual situación de distribución

desigual de la población en el territorio del Zulia (Maracaibo concentra más de la mitad de la población total del estado).

El POTEZ establece una serie de poligonales que determinan espacios territoriales para usos agrícolas, recreativos, suelos urbanos o espacios forestales, así como delimita las Áreas Bajo Régimen de Administración Especial (ABRAE) promoviendo política de desarrollo sostenible.

En la zona metropolitana de Maracaibo se designa el espacio de la laguna de Las Peonías como espacio recreativo urbano y procura estudios ambientales para su protección, además del replanteamiento de las redes de servicios públicos y la actualización de los sistemas de información catastral.

4.5.5. Plan de Ordenación Urbanística del sistema Maracaibo-La Concepción-La Cañada-Santa Cruz de Mara

El Plan de Ordenación Urbanística (POU) fue presentado en 1999 y pretende la ordenación del territorio metropolitano de Maracaibo, que incluye, además de la ciudad formada por los municipios Maracaibo y San Francisco, las áreas urbanas de las poblaciones de Santa Cruz de Mara, La Concepción y La Cañada, mediante la asignación de usos, la previsión del equipamiento urbano y de los servicios conexos aclarando que procura mantener la identidad y autonomía de cada hecho urbano y su municipio. Se considera a Maracaibo, como principal centro comercial, institucional y de servicios especializados y a las poblaciones de La Concepción, La Cañada y Santa Cruz de Mara centros complementarios y con funciones de apoyo a las actividades productivas agrícolas e industriales.

Prevé la consolidación de áreas urbanas consideradas como asentamientos no controlados incorporándolas de forma ordenada a la estructura urbana y da especial importancia al paisaje costero asignando usos acordes con su conservación y aprovechamiento, además de proponer acciones para el saneamiento y recuperación del lago.

Se promueve también el aprovechamiento de las cañadas que se reparten por todo el territorio metropolitano como espacios verdes y de usos recreativos y la confirmación de resguardo de la zona protectora del ámbito urbano.

El POU de 1999 también señala la importancia de desarrollar las áreas vacantes para aumentar la densidad urbana mejorando la red vial y los servicios dotacionales y de infraestructura requeridos.



Figura 4.5.5: Ciudades que constituyen el ámbito territorial del Plan de Ordenación Urbanística del sistema Maracaibo-La Concepción-La Cañada-Santa Cruz de Mara.

Fuente: Elaboración propia a partir de Bing Maps.

4.5.6. Plan de Desarrollo Urbano del Municipio Maracaibo

El Plan de Desarrollo Urbano del Municipio Maracaibo (PDUM) fue sancionado con la publicación de la Ordenanza del Contenido General del Plan el 18 de enero de 2005, limitando su ámbito de actuación al territorio del Municipio Maracaibo, no teniendo, por lo tanto, jurisdicción en el territorio del Municipio San Francisco.

En el artículo 1 de la Ordenanza del PDUM se indica como objetivo del mismo:

Establecer las directrices para la ordenación del desarrollo urbanístico del municipio Maracaibo; mediante la implementación de las políticas urbanas a través de los documentos técnicos y jurídicos que conforman el plan, cuyo propósito es buscar la plena atención de las funciones sociales de la ciudad.

Propone un plazo de ejecución de 10 años y se fundamenta en estudios realizados por la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia (LUZ) durante el período 1992-1995¹⁸

El PDUM está conformado por la Ordenanza de Zonificación, la Ordenanza sobre Control de Edificaciones y Urbanizaciones, Construcciones Ilegales y Demoliciones en el municipio, por 22 tomos que exponen el Plan y los planos correspondientes. Dentro de estos se incluye también la Base legal para la declaratoria del Malecón como Patrimonio Cultural municipal.

¹⁸ Artículo 7 de la Ordenanza del Contenido General del Plan de Desarrollo Urbano del Municipio Maracaibo.

- **Ordenanza sobre Control de Edificaciones y Urbanizaciones, Construcciones Ilegales y Demoliciones en el municipio**

Esta Ordenanza fue sancionada el 18 de enero de 2005 y fue publicada en la Gaceta Oficial del Municipio Maracaibo número 038 de fecha 6 de julio del mismo año.

Establece en su artículo 1 que tiene por objeto:

Regular todo lo relativo a la construcción y ejecución de edificaciones y urbanizaciones de cualquier naturaleza a desarrollarse en jurisdicción del Municipio Maracaibo. Igualmente regula todo lo relacionado con las construcciones o edificaciones que se encuentren en situación ilegal, concluidas, iniciadas o por iniciar que presenten violaciones a la normativa legal.

La autoridad principal en la gestión de esta ordenanza queda encargada en la Oficina Municipal de Planificación Urbana (OMPU).

- **Ordenanza de Zonificación**

La ordenanza de Zonificación es el marco normativo que regula la clasificación del uso del suelo en el área urbana y su definición es competencia municipal. La ordenanza de Zonificación vigente en Maracaibo es la aprobada el 25 de marzo de 2014 y aparece publicada en la Gaceta Oficial del municipio número 175 del 10 de abril del mismo año. Esta herramienta plantea en el ámbito espacial de la poligonal urbana de Maracaibo que se encuentra entre los límites del Municipio Maracaibo, el trazado de poligonales diferenciadas según el contexto urbano y las infraestructuras que se encuentren o se propongan dentro del área delimitada, así establece dos macro-sectores: un área urbanizada y un área no urbanizada que sirven de marco a los diferentes polígonos.

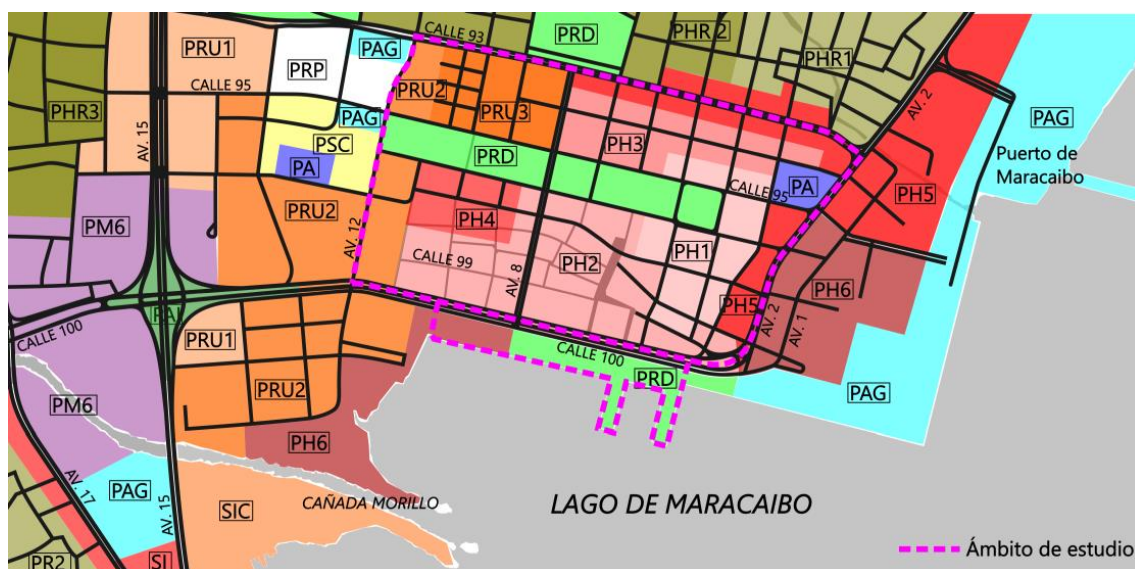


Figura 4.6.6: Poligonales establecidas en la Ordenanza de Zonificación del Municipio Maracaibo.

Fuente: Elaboración propia a partir del plano de zonificación de la Alcaldía de Maracaibo.

El Área Urbanizada se divide de la siguiente forma:

- **Zona PRP Polígonos de Áreas Residenciales Planificadas:** espacios inmersos en parcelamientos, urbanizaciones y conjuntos residenciales planificados diferenciándolos de los asentamientos espontáneos.
- **Zona PR Polígonos de Áreas Residenciales:** espacios con una función urbana residencial y que se categorizan de la siguiente forma:
 - PR1** Polígono de Áreas Residenciales Unifamiliares con dureza físico-espacial urbana.
 - PR2** Polígono de Áreas Residenciales con baja intensidad de uso.
 - PR3** Polígono de Áreas Residenciales con moderada intensidad de uso y cambio tipológico de vivienda unifamiliar por multifamiliar.
 - PR4** Polígono de Áreas Residenciales con alta intensidad de uso y cambio tipológico de vivienda unifamiliar por multifamiliar.
 - PR5** Polígono de Áreas Residenciales con alta intensidad de uso y cambio tipológico de la vivienda unifamiliar por la multifamiliar e insertas en el área de influencia de los ejes estructurantes de servicio de las avenidas 4 y 15 y la calle 77.
- **Zona PAC Polígono del Área Central:** se corresponde con el centro histórico de la ciudad para el cual se propone un Plan Especial de Recualificación y Rehabilitación o Plan Especial 1 (PE1) aún no desarrollado.

La Zona PAC se divide a su vez de la siguiente manera:

 - PH Polígono Histórico:** delimita la zona de mayor concentración de edificios y espacios con valor patrimonial. Hay 6 polígonos históricos:
 - PH1:** Plaza Bolívar y edificios adyacentes. Zona que se corresponde parcialmente con la cuadrícula fundacional.
 - PH2:** Plaza Baralt, calles 99, 100 y entorno. Zona que se corresponde con la ciudad histórica más relacionada al ámbito portuario.
 - PH3:** Calle 94 (de la Tradición o Carabobo) y entorno.
 - PH4:** edificaciones ubicadas entre las avenidas 8 y 12.
 - PH5:** entorno de la Calle 93 y la Avenida 2 adyacentes al centro histórico, destinado a desarrollos de usos mixtos y consolidación de actividades a escala ciudad en estas vías importantes.
 - PH6:** espacios delimitados por el margen este de la Avenida 2 y las parcelas del Puerto de Maracaibo se proponen actividades relacionadas a la actividad portuaria y propios de la condición costera.
- **PRU Polígono de Renovación Urbana:** se delimita para el desarrollo de nuevas edificaciones con usos mixtos limitadas espacial y morfológicamente a la adaptación al contexto edificado existente:
 - PRU1:** adyacencias de la Avenida 15 (Las Delicias) entre el distribuidor vial con la Calle 100 y la Autopista Urbana o Circunvalación 1.
 - PRU2:** delimita los espacios ubicados entre las avenidas 12 y 15.

PRU3: localizado en el margen sur de la Calle 93 (Padilla) frente al parque Urdaneta.

PHR Polígono Histórico Residencial: se corresponde con las zonas residenciales tradicionales que permanecen en el centro histórico y su entorno:

PHR1: comprende el barrio de Santa Lucía, el cual ha sido declarado como Patrimonio Histórico Nacional.

PHR2: comprende el barrio de Veritas, zona de transición entre el centro histórico y el norte de la ciudad.

PHR3: limitado entre el margen oeste de la Avenida 15 (Las Delicias), la Autopista Urbana y el PM6, Polígono Metro de la estación Libertador.

- **Zona PM Polígonos Metro:** corresponde a las áreas afectadas por la inserción de la línea del Metro:

PM1: se corresponde con la estación Altos de La Vanega.

PM2: se corresponde con la estación El Varillal.

PM3: se corresponde con la estación El Guayabal.

PM4: se corresponde con la estación Sabaneta.

PM5: se corresponde con la estación Urdaneta.

PM6: se corresponde con la estación Libertador y es adyacente al centro urbano.

- **Zona PC Polígono Costero:** se corresponde con el borde costero del área urbana y está afectado por la Ley de Zonas Costeras, se divide en dos sectores; al norte del centro histórico en el margen este de la Avenida 2 (El Milagro y Milagro Norte) y al sur del centro histórico, en el margen este de la Avenida 17 (Los Haticos). En el primer sector se delimitan las siguientes poligonales:

PCR Polígono Costero Residencial dividido a su vez en PCR1 y PCR2, estableciéndose una clasificación especial para el conjunto de palafitos en el norte de la ciudad; **Zona PP Polígono Palafitos.**

En el segundo sector -al sur de centro histórico- se establecen:

PCSI Polígono Costero de Servicio Industrial y el **PCR Polígono Costero Residencial.**

- **Zona PLUZ Polígono LUZ:** se corresponde con los espacios de la Universidad del Zulia.
- **Zona PZI Polígono Zona Industrial:** se corresponde con el área delimitada de la Zona Industrial Sur.
- **Zona Comercial:** usos comerciales según la siguiente clasificación:
CVE Comercio Vecinal Especial: actividades comerciales de satisfacción de necesidades diarias y complementarias de los residentes del sector. Recorrido peatonal o vehicular y venta al detal.

CV Comercio Vecinal: actividades comerciales de satisfacción de necesidades diarias y complementarias y de prestación de servicios a los residentes del sector. Recorrido peatonal o vehicular y venta al detal.

CC Comercio Comunal: actividades comerciales de satisfacción de necesidades complementarias y eventuales y de prestación de servicios a los residentes de la ciudad. Recorrido peatonal o vehicular y venta al mayor y al detal.

CR Comercio Recreacional: actividades comerciales de venta al detal o prestación de servicios personales o masivos dirigidos a la realización de actividades recreativas y pasivas en espacios abiertos y cerrados.

SI Servicio Industrial: establece condiciones específicas para el tipo de comercios que pueden funcionar en la zona.

- **Equipamientos Urbanos Existentes:**

PE Polígono Educativo: ubicación de edificaciones destinadas a la educación en cualquier nivel, desde la educación pre-escolar hasta superior y especializada.

PA Polígono Asistencial: servicios médicos y asistenciales con o sin hospitalización. Se incluyen orfanatos, asilos y centros de rehabilitación.

PAG Polígono Administrativo-Gubernamental: edificaciones destinadas a la administración pública, gobierno y servicios públicos.

PSC Polígono Socio-Cultural: actividades socioculturales incluyendo iglesias, capillas, bibliotecas, teatros, galerías, museos etc.

PP Polígono Portuario: se da especial valor al reconocimiento del carácter portuario de la ciudad y se establece como un equipamiento general.

PRD Polígono Recreacional-Deportivo: destinadas a zonas verdes y espacios libres, incluyendo parques, plazas, paseos, instalaciones deportivas, jardines botánicos, zoológicos etc.

El Artículo 103 de la Ordenanza de Zonificación se refiere al Malecón y establece que este forma parte de los equipamientos recreacionales deportivos del polígono área central, señalados como Polígono Recreacional Deportivo o zona PRD, además se establece que

deberá integrarse a la dinámica funcional del Terminal Lacustre Urbano (TLU) y con el centro de la ciudad, a través de usos recreacionales, culturales y/o turísticos compatibles con la actividad lacustre que lo rehabiliten.

En el mencionado artículo de la Ordenanza de Zonificación, además de definir las actividades que pueden llevarse a cabo en el malecón siguiendo este criterio de usos recreacionales, se establece una condición de edificabilidad:

No se permitirá ningún tipo de edificación que obstaculice las visuales hacia las fachadas de las edificaciones que se afrontan a la avenida Libertador.

Áreas No Urbanizadas: se corresponde con las zonas de desarrollo espontáneo, en la cual se encuentran.

- **Zona PCB Polígono de Consolidación de Barrios:** se corresponde con los desarrollos espontáneos no planificados *“sin estructura urbana definida, con*

parcelas de diferentes tamaños ocupadas predominantemente por viviendas aisladas, en su mayoría en mal estado..."

- **Zona NDR Nuevos Desarrollos Residenciales:** espacios vacantes dentro de la poligonal urbana destinados al crecimiento de la ciudad.

Además de los polígonos diferenciados entre áreas urbanizadas y no urbanizadas se encuentran los polígonos que delimitan áreas con restricción de usos:

- **Áreas con Restricciones de Uso:** son áreas de protección y conservación adyacentes a vías expresas o arteriales, de riesgos naturales, inestabilidad geológica o ambiental e instalaciones de alto riesgo.

APN Áreas de Protección Natural: son aquellas adyacente a cañadas, la costa del lago, rellenos y zonas inundables.

AC Áreas de Conservación: espacios naturales que presentan ecosistemas frágiles o de riesgo ecológico, en la cual se incluyen los manglares.

API Áreas de Protección de Infraestructuras: márgenes de vías principales, instalaciones eléctricas, gasoductos, oleoductos etc.

Parte V



Propuesta de criterios de intervención

5. Criterios de intervención en el conjunto malecón-centro histórico de Maracaibo

A partir del estudio de las características de la evolución histórica del conjunto urbano formado por el malecón y el casco central de Maracaibo, considerando especialmente su condición de ciudad-puerto y del reconocimiento del valor patrimonial de estos espacios como producto del estudio de los elementos de valor patrimonial urbano recogidos en la conceptualización recopilada en los acuerdos nacionales e internacionales abordados, así como el análisis de la situación en función de distintas variables demográficas, sociales, económicas y morfológicas, en las que se identifican una serie de situaciones problemáticas, se pretende conseguir un conjunto de criterios de intervención que planteen acciones dirigidas a la consecución de objetivos estratégicos que permitan visualizar escenarios posibles de desarrollo urbano, no solo limitado al ámbito de estudio, sino con alcance al conjunto metropolitano definido dentro del Plan de Ordenación Urbanística del Sistema Maracaibo-La Concepción-La Cañada-Santa Cruz de Mara y la red de ciudades-puerto existente en la cuenca del lago de Maracaibo donde se concentra el mayor porcentaje de población del Zulia que identifica el Plan de Ordenamiento del Estado Zulia (POTEZ).

5.1. Identificación de los principales problemas y acciones propuestas

Diversas situaciones conflictivas se detectan a partir del estudio del recorrido histórico y la situación actual del ámbito de estudio comparándolo con las recomendaciones o estrategias consensuadas en la tarea de salvaguardia del patrimonio cultural urbano y las que se han planteado desde organismos públicos y privados locales, así como los objetivos recogidos en el Plan Integral de Renovación Urbana para el Área Central de Maracaibo (PIRU). En este capítulo se hace un resumen de los principales problemas detectados agrupándolos en 3 grupos: espaciales-urbanos, derivados de la gobernanza y socio-económicos.

5.1.1. Problemas espaciales y urbanos

Abandono, degradación y deterioro del conjunto malecón-centro histórico

Acciones:

- Recuperar los espacios públicos; plazas, parques, paseos, existentes en la zona a través de intervenciones en el mobiliario urbano, vegetación, elementos estéticos, limpieza y mantenimiento del entorno.
- Mejorar la movilidad entre el centro histórico y el resto de la ciudad, optimizando las líneas de transporte público -incluido el metro- e impulsando las conexiones

mediante movilidad peatonal, ciclística y similares, replanteando la ubicación de paradas y estaciones y espacios para la movilidad de peatones y ciclistas.

- Promover un tejido de usos mixtos en los edificios de valor patrimonial con especial interés en el fomento de usos residenciales.
- Impulsar circuitos de actividades culturales atractivas al ámbito metropolitano aprovechando la infraestructura existente del Teatro Baralt, el Centro de Artes Lía Bermúdez, las plazas, parques y otros edificios ubicados en el centro histórico.

Valor patrimonial en peligro

Acciones:

- Actualizar el catálogo existente de bienes, tangibles e intangibles con valor patrimonial.
- Promover entre las comunidades y la sociedad civil el reconocimiento de los bienes de interés patrimonial tanto tangibles como intangibles.
- Rescatar la celebración de fiestas o tradiciones que han tenido como locación espacios del centro histórico y el malecón.
- Incorporar actores extranjeros con interés en la salvaguardia del patrimonio cultural urbano.

Espacios portuarios no integrados

Acciones:

- Regularización del tráfico en la calle 100 permitiendo la permeabilidad de la misma y facilitando los cruces peatonales y la integración del malecón con el centro histórico.
- Potenciar el uso de transporte lacustre existente en el malecón y aprovechando el tejido urbano costero del eje Maracaibo-Cabimas-Ciudad Ojeda y el resto de ciudades con costa en el lago.
- Eliminar las barreras no imprescindibles entre los espacios portuarios en La Ciega y especialmente el malecón y el centro histórico de Maracaibo.
- Promover actividades culturales y comerciales dentro de espacios portuarios de acceso público.

Fachada costera no integrada en el paisaje urbano

Acciones:

- Promover planes de descontaminación y limpieza de la costa lacustre.
- Garantizar el acceso público a la costa del lago mediante la transformación de los espacios costeros en playas, aceras, paseos, parques y plazas.
- Eliminar las barreras arquitectónicas y espaciales como carteles publicitarios, muros, postes de cableado, construcciones precarias, etc. que impiden el acceso visual a la fachada costera.
- Sembrar plantas propias del paisaje lacustre en el borde costero.
- Impulsar la construcción del puerto de aguas profundas, que permitiría liberar espacios en el borde costero y promover su incorporación al paisaje urbano.

Contaminación visual y paisajística

Acciones:

- Soterrar cableados de red eléctrica, telefonía e internet que actualmente constituyen factores de contaminación visual.
- Desarrollar planes de siembra y mantenimiento de árboles autóctonos en espacios públicos; plazas, parques y aceras.
- Mantener en condiciones óptimas las fachadas de los edificios públicos y privados y patrimoniales o no en la zona del centro histórico, especialmente aquellos cuyas fachadas se orientan a los espacios públicos principales.

Contaminación ambiental provocada por residuos y desechos.

Acciones:

- Realizar diagnóstico de la situación actual de las empresas prestatarias de los servicios de recolección de basura, aguas servidas y drenajes.
- Desarrollar planes de recolección de desechos, manejo, tratamiento y posible reciclaje de los mismos siguiendo criterios de sustentabilidad y protección ambiental.
- Replantear la red de aguas servidas y la infraestructura de recolección de aguas pluviales que permitan su tratamiento y aprovechamiento y eviten la descarga de aguas contaminadas al lago.
- Ejecutar planes de inversión que garanticen la provisión de servicios públicos como electricidad, gas, telefonía, internet y agua potable siguiendo criterios de eficiencia y sustentabilidad.

5.1.2. Problemas derivados de la gobernanza

Actuaciones inconexas o descoordinadas

Acciones:

- Actualizar las herramientas de ordenamiento urbano que afectan en el conjunto malecón-casco histórico, como lo son el POTEZ, el POU, el PDUM y el PIRU.
- Comprometer a los distintos niveles de gobierno, nacional, regional y local, en la ejecución del PIRU y el seguimiento de las recomendaciones dadas por el IPC en las intervenciones en el centro histórico.
- Promover la participación de actores privados y sociedad civil en la toma de decisiones administrativas en el conjunto malecón-centro histórico.
- Procurar la colaboración y participación de organismos internacionales con interés en el rescate patrimonial y el desarrollo urbano en Latinoamérica como el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento o la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de la ONU (CEPAL), entre otras.

Ocupación ilegal del espacio público y privado.

Acciones:

- Actualizar la información catastral que permita el reconocimiento del estado actual, físico y jurídico, de los edificios y parcelas en el ámbito de estudio.
- Promover el desarrollo de los terrenos abandonados o desocupados creando nuevas plazas, parques o nuevos edificios de usos mixtos ampliando la oferta de ocio, comercio y residencia en la zona.
- Diseñar un plan de rescate y reubicación que permita la recuperación para el uso público de espacios ocupados por comerciantes informales y construcciones ilegales y precarias.
- Incorporar a actores locales, comunidades y sociedad civil en los planes de usos del espacio público en la zona.

5.1.3. Problemas socio-económicos

Poca capacidad de inversión privada en el mantenimiento de edificios protegidos.

Acciones:

- Promover incentivos fiscales a las inversiones privadas en usos de interés en el malecón y el centro histórico.
- Plantear planes de cooperación financiera y asesoría técnica entre el sector público y privado en actuaciones en edificios de interés patrimonial.

Altos índices de inseguridad

Acciones:

- Diseñar planes destinados a mejorar la seguridad en la zona con la participación de los actores públicos con competencias y actores privados y comunidades, alineando a los actores en el objetivo común de reducir los niveles de inseguridad.
- Revisar el funcionamiento de la policía local y regional, mejorando los programas de capacitación de los recursos humanos e incorporar a la sociedad civil en tareas de vigilancia y prevención de delitos.
- Incorporar nuevas tecnologías de vigilancia en tiempo real, rastreo y comunicaciones y hacerlas accesibles a la comunidad.
- Mejorar las condiciones de iluminación y accesibilidad en los espacios públicos del centro histórico.
- Ejecutar programas que garanticen la escolaridad y el acceso a programas de capacitación de menores y jóvenes en situación de vulnerabilidad.

Altos niveles de desempleo y empleo informal

Acciones:

- Desarrollar planes de capacitación accesibles a la población local para su incorporación al mercado laboral.

- Impulsar la incorporación de la población de la zona en el mercado laboral, especialmente aquellos colectivos en situación de pobreza, vulnerabilidad o segregación, así como la creación de pequeñas empresas en sectores comerciales y de servicios.
- Propiciar planes de atención y ayuda a colectivos en situación de vulnerabilidad, segregación y pobreza.

Conclusiones

La condición de ciudad portuaria ha definido el nacimiento y el desarrollo de Maracaibo y ha sido origen de la existencia de una idea de identidad propia reconocible y diferenciable de la cual se enorgullece el pueblo marabino. Esta condición de ciudad portuaria se evidencia no solamente en el estudio morfológico de la configuración espacial urbana sino en las peculiaridades arquitectónicas, económicas o sociales, en fin, culturales, de la población local y la existencia de hechos peculiares, únicos, e irrepetibles es un valor que se cotiza cada vez más alto en el mundo globalizado del siglo XXI, donde modelos arquitectónicos, sociales y culturales se reproducen y repiten en ciudades de todos los continentes.

La idea de protección de estas características peculiares se enmarca en el reconocimiento de los elementos considerados con valor patrimonial, tangibles e intangibles, que ha ido evolucionando en un sentido cada vez más amplio, como se recoge en la manera en que progresivamente se ha ido determinando las características que definen el valor patrimonial en el contexto urbano, quedando ya muy atrás los tiempos en los cuales solo los edificios monumentales muy antiguos eran considerados merecedores de protección, como, de cierta manera, se recogía en la Carta de Atenas de 1933. En la actualidad la idea de valor patrimonial urbano se ha ampliado hasta el reconocimiento, no solo de edificios y espacios urbanos sino también de tradiciones o costumbres y de elementos tan significativos como sonidos, olores, o incluso el espíritu de lugar como recoge la "Declaración de Quebec sobre la Preservación del Espíritu de Lugar" de 2008, es decir, el patrimonio cultural urbano es un hecho cada vez más amplio, más rico y, en consecuencia, cada vez más difícil de abordar.

Maracaibo no tuvo un gran desarrollo en épocas coloniales como sí tuvieron otras ciudades latinoamericanas, y al haber sido una ciudad pequeña y poco desarrollada, sin grandes edificios monumentales, su patrimonio urbano ha sido frecuentemente despreciado o no considerado lo suficientemente importante como para comprometer a las administraciones ni a la sociedad civil en su protección, muestra de ello es la pérdida de innumerables elementos urbanos, desde edificios, murallas, o faros, hasta la desaparición de barrios enteros como El Saladillo, sin embargo, han surgido en distintas épocas, pero especialmente en las últimas décadas del siglo pasado, iniciativas dirigidas a la protección del patrimonio urbano, que aunque modesto, es significativo para la identidad local, especialmente cuando era evidente el peligro de la pérdida de estos elementos únicos y característicos de la identidad, no solamente de los habitantes de la ciudad, sino de toda la región del Zulia.

Es posible identificar la presentación del Plan Integral de Renovación Urbana para el Área Central de Maracaibo (PIRU) en 1992 y que se toma como antecedente de este trabajo de investigación, como la más importante y ambiciosa de las iniciativas surgidas en este sentido puesto que convocaba a un amplio grupo de actores y comprometía, mediante un marco legal, la concurrencia de la administración pública en los distintos niveles de

gobierno; local, regional y nacional en la tarea de procurar el desarrollo urbano del centro histórico preservando los elementos que se iban definiendo como de valor patrimonial.

A pesar de la presentación del PIRU y de su entrada en vigencia, y de los tímidos primeros pasos dados en la idea de recuperación y salvaguardia del valor patrimonial y rehabilitación del centro histórico el agravamiento de la situación de crisis social, económica y política que ha padecido y sigue padeciendo Venezuela impidieron más avances y por el contrario, la situación general del conjunto malecón-centro histórico ha empeorado, siendo evidente el estado de degradación de edificios, espacios públicos, servicios públicos y deterioro generalizado de las infraestructuras y tejido social marabino. Es, por tanto, más acuciosa y vigente que nunca la necesidad de reconocer la importancia de los elementos que constituyen el valor patrimonial urbano de los espacios del malecón y del centro histórico de Maracaibo en su condición de ciudad puerto que estará llegando en la próxima década a los 500 años de recorrido histórico, desde el primer intento de Alfínger en 1529.

La protección del valor patrimonial del malecón, como espacio central en la interrelación entre la ciudad y su lago, herencia del espíritu portuario marabino y la rehabilitación y aprovechamiento posibles de su centralidad en esta relación hacen necesario la puesta en valor de este elemento urbano como dinamizador del desarrollo urbano del centro histórico y de todo el borde costero de la ciudad, como ha sido posible en otras ciudades del entorno sudamericano, que comprendieron la necesidad de redescubrir y aprovechar las posibilidades de crecimiento y desarrollo que ofrecen espacios privilegiados, por su valor histórico, paisajístico o de centralidad. Así se demuestra en la transformación en polos turísticos de espacios antes degradados como el malecón de Guayaquil, la ribera del río Magdalena en Barranquilla o las antiguas instalaciones portuarias de Puerto Madero, ahora transformadas en meca de las inversiones inmobiliarias comerciales y residenciales, de las cuales también se toman lecciones acerca de la importancia de la participación de las comunidades locales en los procesos de rescate y protección del valor patrimonial y del peligro de las ambiciones mercantilistas que pueden terminar deformando el “espíritu del lugar” que se concluye como de necesaria protección. Así, se hace imprescindible la concreción de criterios de intervención que se ajusten a las ideas de protección y salvaguardia del patrimonio urbano y que garanticen en lo posible, la recuperación y potenciación de la condición portuaria que ha definido la identidad de los habitantes de esta región, desde el establecimiento de los pueblos de agua en la época pre-colonial.

La crisis económica, social y política venezolana limita la capacidad de inversión en el rescate del conjunto urbano formado por el malecón y el centro histórico, pero también es oportunidad de acometer intervenciones en procesos de expropiación o recuperación de suelo urbano al existir bajísimos precios por la depreciación del valor de las propiedades en la zona y de reconocer la situación de peligro y emergencia en la que se encuentra el centro histórico marabino.

Referencias y Bibliografía

- Aleman, J., 2015. Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista Transporte y Territorio*, Número 12, pp. 70-86.
- Alvarado, J., 2016. MALECÓN 2000: dos décadas de 'sembrar' regeneración urbana. *Expreso*, 31 Diciembre.
- Amezaga, A., 2005. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Crónica sentimental con una visión historiográfica. Los años áuricos y las rebeliones (1728-1751). *Sancho el sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, Número 23, pp. 167-208.
- Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2019. *Autoridad Portuaria de Guayaquil. Historia del Puerto*. [En línea]
Available at: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/historia-del-puerto/>
[Último acceso: 29 Mayo 2019].
- Bermúdez, M., 2003. Así se comunicaba el occidente cuando el Puente General Rafael Urdaneta no existía. *Panorama*, 1 Junio.
- Brewer-Carías, A., 1995. *La Formación del Estado Venezolano*. Bogotá: s.n.
- Cardozo, G., 2005. Maracaibo y su circuito afroexportador en el siglo XIX. *Red Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, Número 4.
- Chateloin, F., 2008. El Centro Histórico ¿Concepto o Criterio en Desarrollo?. *Arquitectura y Urbanismo*, XXIX(2-3).
- Chen, C.-Y. & Picouet, M., 1979. *Dinámica de la Población. Caso de Venezuela*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello-ORSTOM.
- Colpas, J., 2004. Mitos en la historia de Barranquilla: "análisis crítico de los problemas historiográficos de una ciudad del caribe colombiano". *Historia Caribe*.
- Contreras, E., 2016. Origen de Los Haticos: Un lugar de recreo para las élites. *Qué Pasa*, 29 Septiembre.
- Cuenca, L., 2014. *Convento San Francisco. Transformación de la memoria construida*. Maracaibo: Universidad del Zulia. Dirección de Cultura. Unidad de Patrimonio Cultural.
- De Castellanos, J., 1857. *Varones Ilustres de Indias. Biblioteca de Autores Españoles*. Madrid: M. Rivadeneyra Impresor-Editor.
- Diario Panorama, 2018. *Diario Panorama*. [En línea]
Available at: <https://www.panorama.com.ve/experienciapanorama/FOTOS-Diez-reliquias-arquitectonicas-desnudan-a-la-Maracaibo-de-otrora-20180908-0008.html>
- El Heraldo, 2018. Malecón del Río se consolida como el lugar más visitado de Colombia. *El Heraldo*, 30 Diciembre.

- El Principal, 2015. *El Principal*. [En línea]
Available at: <https://noticiaseprincipal.wordpress.com/2015/09/11/maracaibo-costumbres-mitos-y-tradiciones-viii/>
[Último acceso: 28 Mayo 2019].
- Exquemelin, A., 1678. *Piratas de América 1678 Traductor Miguel de Barrios y Valle*. s.l.:Fundación El Libro Total.
- Ferrer, M., Quintero, C. & Barroso, H., 2002. Maracaibo, periferia y área central, hacia una política de consolidación urbana sustentable en Venezuela. *Ciencias de Gobierno*, 6(11), pp. 51-78.
- Gobernación del Estado Zulia, 2009. *X Plan de Desarrollo del Estado Zulia*. Maracaibo: s.n.
- González Oquendo, L., 2008. *Maracaibo: ciudad, petróleo y cambio social*. s.l., s.n., pp. 69-82.
- Institutional Assets and Monuments of Venezuela, 2019. *Institutional Assets and Monuments of Venezuela*. [En línea]
Available at: <https://iamvenezuela.com/2016/06/basilica-nuestra-senora-del-rosario-de-chiquinquira/>
- Instituto de Patrimonio Cultural, 2010. *Catálogo del Patrimonio Cultural Venezolano 2004-2010 Municipio Maracaibo*. Caracas: Instituto de Patrimonio Cultural.
- IPC, 2005. *Catálogo del Patrimonio Cultural Venezolano 2004-2010 Estado Zulia, Municipio Maracaibo*. Caracas: Ministerio del Poder Popular Para la Cultura. Instituto de Patrimonio Cultural.
- Liernur, J., 2007. *Puerto Madero Waterfront*. Munich: Prestel Verlag.
- Maldonado, Z., 2005. Las ciudades disidentes durante la independencia de Venezuela: el caso de Maracaibo. *Revista de Ciencias Sociales*, XI(I).
- Maldonado, Z., 2008. La Provincia de Maracaibo a fines del siglo XVIII: la visión de Francisco de Saavedra y José Domingo Rus. *Revista de Ciencias Sociales*, XIV(3).
- Meyer, H., 1999. *City and Port Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. Rotterdam: Han Meyer.
- Morillo, G. & Salas, G., 2009. La cuenca del Lago de Maracaibo como unidad geohistórica. *Agenda Social*, Enero/Abril.3(1).
- Nagel, C., 2014. *Historia y Biografías - Puerto Madero*. [En línea]
Available at: https://historiaybiografias.com/puerto_madero/
[Último acceso: 22 Junio 2019].
- Navarra, G., 2016. Gracias a Puerto Madero, Buenos Aires es una ciudad "rejuvenecida". *Clarín*, 18 Julio.

- Navas, G., 2012. *Malecón 2000 El inicio de la Regeneración Urbana en Guayaquil: un enfoque proyectual..* Quito: FLACSO-Ecuador.
- Nectario Maria, H., 1973. *Catálogo de los documentos referentes a la antigua provincia de Maracaibo, existentes en el Archivo General de Indias de Sevilla.* Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, Instituto de Investigaciones Históricas.
- OEI, 2005. *Patrimonio cultural tangible e intangible.* Buenos Aires: Organización de Estados Iberoamericanos (OEI) Instituto Argentino de Gestión y Políticas Culturales.
- Oliver, J., 1990. *Pueblos Originarios.* [En línea]
Available at: <https://pueblosoriginarios.com/sur/caribe/maracaibo/maracaibo.html>
[Último acceso: 7 Junio 2019].
- Palacios, P., 2018. Renovación urbana y desterritorialización. Análisis del Plan Parcial Estación Central Bogotá. *evista Ciudades, Estados y Política*, 5(2), pp. 35-52.
- Panorama, 2016. Recuerda cómo fue la construcción del Monumento a la Chinita. *Panorama*, 1 Diciembre.
- Parejo, L. & Roger, G., 2014. *Comentarios a la Ley 8/2013, de 26 de junio, de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbanas (L3R).* Madrid: Iustel.
- Parra Grazzina, I., 2005. MARACAIBO: DE PUEBLO DE AGUA A CIUDAD- PUERTO SIGLOS XIXVII. *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, Número 4.
- Petit, N., Pineda, E. & Quijano, E., 2007. La Maracaibo hispana. Fundación y expansión de una ciudad-puerto. Venezuela, siglos XVI-XVIII. *Procesos Históricos*, Número 12, pp. 197-219.
- Rubio del Val, J., 2011. Rehabilitación Urbana en España (1989-2010). Barreras actuales y sugerencias para su eliminación. *Informes de la Construcción*, Volumen 63 Extra.
- Semprún Parra, J. & Hernández, L., 2018. *Diccionario General del Zulia. Segunda Edición..* Maracaibo: Sultana del Lago, Editores..
- Suárez, J., 2014. LA ARQUITECTURA TRADICIONAL RESIDENCIAL MARABINA O LA OTRA ARQUITECTURA PETROLERA. En: *Trienal de Investigación. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.* s.l.: Universidad Central de Venezuela, pp. 634-646.
- Tello, C., 2017. Revitalización Urbana y Calidad de Vida en el sector central de las ciudades de Montreal y México.. *Cuaderno de Investigación Urbanística*, Número 13, p. 15.
- UNESCO, 1954. *Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado y Reglamento para la aplicación.* La Haya: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).
- UNESCO, 1977. *Acta de la Conferencia General de la 19ª reunión.* París: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

UNESCO, 2006. *Textos Básicos de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972*. París: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

UNESCO, 2011. *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico, con inclusión de un glosario de definiciones*. París: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

UNESCO, 2012. *Acta de la Conferencia General de la 36ª reunión*. París: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

Urdaneta, A., Parra, I. & Cardozo, G., 2006. Los orígenes de Maracaibo y el dominio del Lago: diversidad social y mestizaje (I). *Procesos Históricos*, Julio, pp. 1-33.

Zuloaga, L., 2017. *Malecón 2000: regeneración urbana en Guayaquil* [Entrevista] (Julio 2017).