

## ORÍGENES DE LA AVENIDA BELLA VISTA EN MARACAIBO. LA “NUEVA CIUDAD” DE FINALES DEL SIGLO XIX

### Javier Suárez Acosta

Laboratorio de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo Regional, Departamento de Historia de la Ciudad, la Arquitectura y el Diseño, Facultad de Arquitectura y Diseño, La Universidad del Zulia (LUZ).  
arjjesa@hotmail.com.

### RESUMEN

Los procesos urbanos que determinaron el crecimiento de la ciudad de Maracaibo, previos al impacto del urbanismo y la planificación moderna del siglo XX, han sido estudiados de un modo generalista. Por tanto, se tienen pendiente estudios que desde la óptica de la historia urbana generen explicaciones más profundas y específicas de su crecimiento. Se plantea el objetivo de estudiar los diversos ejes que desde el siglo XIX se extendieron a partir de su antiguo núcleo fundacional para develar las diferentes acciones y circunstancias que explican los orígenes de la estructura urbana heredada. En un trabajo anterior se argumentó el proceso histórico que dio origen al eje de Los Haticos en Maracaibo, estudio que lo sitúa como la primera extensión de carácter suburbano con un patrón de crecimiento ajardinado, fuertemente vinculado al establecimiento del elemento alemán. En esta oportunidad se presenta un avance de una investigación histórica del eje Bella Vista, realizada desde un método que procura considerar la complejidad de los hechos urbanos y explicarlos desde un enfoque interdisciplinario. En esta metodología se conjuga con rigurosidad el rastreo de las fuentes propias del método histórico con las operaciones características del análisis urbano. La revisión documental realizada en el Archivo Histórico del Concejo Municipal devela que, para la zona norte del núcleo fundacional, desde las décadas finales del siglo XIX se gestó un proyecto para el desarrollo de una “nueva ciudad”, impulsado por un notable grupo de comerciantes locales. La elaboración de estudios topográficos, la presentación del plano para su ejecución y el establecimiento de las condiciones de alineamiento de los edificios para este nuevo sector a desarrollar, dejan evidencias de una experiencia temprana y significativa de planeación urbana poco estudiada y conocida.

**Palabras clave:** historia urbana de Maracaibo, Maracaibo siglo XIX, historia de Bella Vista.

## INTRODUCCIÓN

Maracaibo es una ciudad situada al nivel del mar. Sobre su planicie lacustre se asentó el núcleo antiguo y una primera extensión suburbana hacia 1870. Pero existía otra planicie diferente, separada de la costera por una topografía accidentada, determinada por la confluencia de diversas cañadas y una creciente altimetría de los niveles del suelo; una planicie que corre en dirección noroeste y que se destaca por su altura privilegiada. Se trata de Bella Vista, “que viene a estar en una especie de balcón aunque nunca sobrepasa los 50 metros” (Perales Frigols, 1957, T.1, p. 155).

Sobre Bella Vista creció desde finales del siglo XIX un eje ferrocarrilero que más tarde se transformó en un moderno eje vial. Esta vía actualmente recorre la ciudad desde su núcleo fundacional hasta su extremo norte.

Sobre los elementos que determinaron su origen y consolidación se han instalado memorias que no corresponden del todo con la realidad histórica que dio origen al poblamiento de ese territorio.

Ante la ausencia de estudios, desde la óptica de la historia urbana, en este trabajo de investigación se planteó el objetivo de explicar el proceso que dio origen a la ocupación de esa planicie y sus mutaciones en el período comprendido entre 1780 y 1908, momento en que el tejido urbano desarrollado sobre ese territorio se incorporó dentro de los límites del poblado.

En la particularidad de la historia urbana, para trazar una ruta clara de cómo operar en el análisis histórico de este territorio de la ciudad, explicamos la complejidad del proceso del crecimiento urbano a través de un enfoque interdisciplinario en el cual es necesario conjugar la rigurosidad en el rastreo de las fuentes propias del método histórico con las operaciones de análisis urbano. En tal sentido, Conzen (1960) estableció desde mediados del siglo XX los elementos desde los cuales operar en el análisis morfológico urbano: el plano de la ciudad, los tipos edificados y el uso del suelo, recursos de análisis que no han perdido vigencia en los estudios históricos de la ciudad.

El resultado apunta a explicar las razones por las cuales sobre esta planicie se extendió lo que históricamente se conoce como la *Nueva Ciudad*, planteada en 1890: un modelo de crecimiento urbano de carácter lineal desarrollado en torno a un ferrocarril. A lo largo de su recorrido apareció un nuevo modelo residencial en la ciudad, el cual se denominó *casquinata*.

Paralelamente al desarrollo que fomentó el ferrocarril se deja planteado un proyecto urbano de mayor alcance en 1891. Sobre un plano topográfico se delinea una ciudad de planta cuadrada de 2.300 metros por lado y quinientos noventa y nueve hectáreas de superficie, y se dejan previstos los alineamientos que las edificaciones debían seguir en la nueva estructura urbana que fue pensada para dar cabida a las ideas que desde la corriente urbana del higienismo se promovió en la cultura local de finales de ese siglo.

Basado fundamentalmente en una serie de documentos hallados en el Archivo Histórico del Concejo Municipal, esta investigación propone un acercamiento a la historia urbana de Bella Vista. Para estructurar esta explicación histórica la ponencia se organizó en cuatro partes a presentar. La primera: el antiguo camino de la sal del siglo XVIII. La segunda: el impacto del higienismo y el desarrollo de Bella Vista. La tercera: el tranvía de Bella Vista y la consolidación del Empedrado. Y finalmente la cuarta: Bella Vista, un modelo de ciudad lineal.



contenido de sal estuviera relacionado con la cercanía de este territorio a la barra de Maracaibo y el golfo de Venezuela, lo cual se evidencia en la presencia de salinas naturales en las marismas cercanas al norte del cantón Maracaibo.

Una somera investigación sobre qué fueron estos pozos en otros territorios americanos indica que los pozos eran una suerte de excavaciones en el suelo, algunas veces recubiertos de piedras, y en ellas se colocaba agua salobre proveniente de alguna fuente cercana, para que sedimentara y así obtener la salmuera. Luego la salmuera es trasladada a recipientes y por varios días se expone al sol hasta obtener blancos granos de sal cristalizada (Williams, 2005).

El uso de este mineral en la conservación de los alimentos, su empleo en las curtidurías de pieles y cueros, pero en especial su uso en ciertos procesos de la explotación de la plata, lo convirtió en un rubro altamente apetecible y estratégico para la Corona española. Se conoce que en el contexto de la expansión colonial, las dificultades financieras en la España de finales del siglo XVI obligaron a pasar el rubro de la sal –por su alta demanda y escasa rentabilidad– a control exclusivo de la metrópoli, a través de la figura del estanco bajo la administración de particulares. El objetivo, entre otros, fue el de proveer el producto a la minería de la plata.

En este contexto, los impuestos que la Corona impuso a la explotación de la sal eran manejados por los cabildos y gobernaciones provinciales de entonces y el contrabando asociado a su comercialización obligó a imponer fuertes controles. La estructura administrativa que la Corona creó para el control de la explotación y comercialización de la sal dejó su huella en el territorio de la antigua provincia de Maracaibo. Es así que esta investigación devela la existencia de una antigua ruta colonial de la sal.

Sobre esta ruta se pudieron identificar diversos puntos de explotación. El lugar de explotación más fértil y preciada, por su calidad, fue la Salina de Sinamaica, destino final del camino que inicia en las inmediaciones de la ciudad de Maracaibo. Señala Arocha que para 1894 al oeste de la villa de Sinamaica se ubica la salina, “...ella producía por los años de 1850- hasta 20,000 fanegas de buena sal, mas después produjo de 10 á 12,000, y el año 1876 á 3,477 1/2 según lo manifestó el Inspector General de Salinas en el Informe que presentó al Gobierno del Estado” (1949, p. 140).

Al sur de Sinamaica se halla Salina Rica, otro lugar de explotación. El registro del comercio en el lugar refiere la existencia de hatos para la explotación de pozos de sal con graneros para su acopio. Se mencionan hatos de 250 pozos y hasta de 4 graneros. La Diputación provincial había establecido hacia 1833 un Resguardo Costero, para la guarda y seguridad de la sal, a cargo de un comandante; igualmente se menciona la contratación de celadores. Entre Sinamaica y Salina Rica se ubicó un punto para su embarque denominado Puerto de la Sal.

Más cercano a la ciudad, en el lugar de La Hoyada, los Protocolos del Registro Principal del Estado Zulia, del cual se revisaron 45 documentos en el Registro Principal de Maracaibo, fechados entre 1810 y 1836, dejan claro que este lugar fue el asiento de un significativo número de hatos dedicados principalmente a la explotación de pozos de sal, algunos con hasta 1.011 pozos. Aunque también los hubo de explotación de otros rubros como los dedicados al aprovechamiento de frutales y de cacao.

La explotación salina en el lugar requirió de dos tipos de estructuras, las que demandaban los propietarios de los hatos, entre las cuales se mencionan graneros y almacenes para el acopio y resguardo de las fanegas de sal, y las estructuras que el Gobierno provincial requirió para el control del comercio de este rubro. Es por ello que en 1830 se ha establecido en el lugar una Guarnición (ARPEZ. *Partido La Hoyada*, año 1832, N° 24-23, folio 1), suerte de presidio de

soldados, para la defensa y manutención del lugar, a cargo de un comisionado. También fue posible establecer en la documentación del Registro Principal la contratación de celadores para la vigilancia de los graneros y almacenes.

Como notamos, tanto Salina Rica como La Hoyada fueron objeto de sistemas de protección por parte de las autoridades. Documentos como los Comisos y Desafíos revisados en el Archivo del Registro Principal dejan constancia de las actividades clandestinas de extracción de la sal por parte de contrabandistas, razón que justificó la protección de los intereses del Estado ante el azote de su comercialización clandestina.

Aún más cercano a la ciudad, para 1808 un documento de compraventa refiere la existencia de un “granero de sal” en el barrio del Empedrado. Mientras otro fechado en 1830 menciona la existencia de un hato en “La Salineta del Empedrao”, lo que constata que en el antiguo arrabal se produjo sal.

Estas fuentes permiten dar un nuevo sentido a la función que cumplió este antiguo camino. En su recorrido se instalaron una serie de caseríos rurales, cuya forma de subsistencia se basó en la explotación de la sal. Todo hace suponer que el destino final de esta antigua vía era el puerto de Maracaibo, punto de articulación –por vía lacustre– hacia el sur del Lago y la cordillera andina, para abastecer los altos territorios pertenecientes a la provincia y al territorio neogranadino.

De acuerdo con lo extraído del Archivo del Registro, gran parte de la sal producida a inicios del siglo XIX en la parroquia Sinamaica se acopiaba en la isla de Damas, en la desembocadura del río Catatumbo. En esta isla existió para ese momento una estructura administrativa consistente en una aduana con bodegas; también se menciona la existencia de un desembarcadero, lo que da cuenta de que cumplió funciones portuarias, mientras que la extraída de La Hoyada estuvo comercializada mayoritariamente a través del puerto de Moporo. Por estas vías la sal de Maracaibo se comercializaba en San Cristóbal, Trujillo y Cúcuta.

Sin duda la sal en la provincia de Maracaibo fue explotada durante las décadas finales de la Colonia e inicios del siglo XIX a través de concesiones a los particulares. Situación que cambió parcialmente durante la República, cuando el Estado asume la administración de Salina Rica y de las salinas de Oribor. Respecto a esto, Arocha también nos refiere que “... desde que pasó á ser propiedad nacional está muy descuidada. La calidad de la sal de Salina-rica es inferior y tiene menos peso que la de Sinamaica; sin embargo, paga el mismo derecho que la de mejor calidad y condición (1949, p. 126). Igualmente se conoce que hacia 1827 se rematan las denominadas Salinas del estado en Oribor.

La explotación del rubro en torno a los lugares mencionados permaneció durante casi la totalidad del siglo XIX. La revisión de las Ordenanzas sobre Terrenos Ejidos del Distrito Maracaibo promulgadas en la República establece entre 1862 y 1908 disposiciones específicas referidas a impuestos que pechaban la explotación de los terrenos municipales de carácter rural. De este modo, en los denominados “terrenos ubicados fuera del poblado”, se diferencian tres rubros de explotación del suelo: los terrenos destinados a pozos y salinas artificiales de sal marina, los destinados a la agricultura y finalmente los destinados a la cría, todos los cuales se pechan con impuestos. En las seis ordenanzas publicadas en el lapso de tiempo citado, el impuesto a la explotación de sal es por mucho el más elevado de los tres, lo que induce a pensar que la explotación del rubro fue de una alta rentabilidad en el Distrito durante el siglo XIX y los inicios del siglo XX.

## 2. EL IMPACTO DEL HIGIENISMO Y EL DESARROLLO DE BELLA VISTA

Luego de los sucesos de la Independencia e instalación de la República de Venezuela, en el marco regional de la denominada por Cardozo Galué (1998, p.137) *Década Federal* (1863-1873), se incrementó la actividad agroexportadora, cobijada por el ambiente de autonomía administrativa que consagró el Pacto Federal. El florecimiento económico catalizó el incremento de la población extranjera y la necesidad de mejorar durante la naciente República las condiciones urbanas de la atrasada ciudad colonial.

La élite local impactada por las ideas del positivismo generó una serie de críticas al atraso que caracterizaba la ciudad de entonces. Señala el urbanista español López de Lucio (1993) que en el siglo XIX “La ciudad se convierte en objeto privilegiado de reflexión para literatos, filántropos, moralistas, políticos y distintas categorías de profesionales (médicos en primer lugar). No podía ser de otra manera, dado el impacto producido por la rapidez y contundencia del proceso de industrialización y el paralelo y creciente ritmo de crecimiento demográfico” (p. 69). De allí que los planteamientos urbanos se fundamenten, sobre todo, en un discurso higienista que promueve una ciudad con más control de los procesos que impactan en la salud.

El discurso del higienismo, que se construyó luego de la Revolución Industrial en Europa, en Venezuela fue empleado para la crítica política por los intelectuales. Desde el último cuarto del siglo XIX este discurso caracterizó la ciudad heredada del período hispano como atrasada y expresión de la barbarie cultural de una antigua sociedad que debía ser superada. El discurso también justificó los proyectos urbanos que debían realizarse para superar el mencionado atraso y de este modo alcanzar un nuevo estado civilizatorio.

En este contexto, Maracaibo siempre había tenido problemas en la dotación de agua potable, por las causas que determinaron el lugar de su fundación. Según lo expuesto por Arrieta (1991, p. 89), desde 1853 es objeto de una serie de proyectos para dotar de agua a la ciudad y mejorar las condiciones de salud de la población.

Sin embargo, no será sino en la denominada por Cardozo Galué (1998, p.137) segunda fase del federalismo, el historiador ubica esta fase entre 1874 y 1880, caracterizada por el choque de la autonomía regional con las políticas centralistas de Antonio Guzmán Blanco, cuando se construye un depósito de agua proveniente de manantiales subterráneos en el lugar de La Hoyada, acueducto inaugurado en 1885. Es probable que el afluente que lo alimentó se descubriera en el propósito de excavar los pozos para la producción de sal, que eran comunes en ese lugar.

Desde la construcción de la obra la denominación de ruta de la sal muta al del “Camino del Acueducto de Guzmán”. Sin embargo, es importante aclarar que este proceso de construcción del acueducto en La Hoyada, estuvo vinculado con otro de inversiones realizado por la gestión gubernamental guzmancista en un sector más cercano al núcleo colonial. Se trata del sector oeste del Empedrado, lugar donde se construyó el Cementerio de Santa Lucía, inaugurado junto al templo homónimo en 1881; este sector del cementerio fue denominado desde los primeros años del siglo XX “Los Tres Pesos”. Señala el poeta Elías Sánchez Rubio (1981) que para inicios del siglo XX es uno de los alrededores más florecientes de la ciudad y puerta de entrada al cada vez más poblado caserío de Bella Vista.

Las acciones de la década de los ochenta del siglo XIX sirvieron de base en principio para que se fomentara la consolidación del antiguo arrabal conocido como el Empedrado, lugar de enlace de la ciudad con el viejo camino hacia las salinas.

### 3. EL TRANVÍA DE BELLA VISTA Y LA CONSOLIDACIÓN DEL EMPEDRADO

La década final del siglo XIX se caracterizó por el restablecimiento del estado Zulia, luego del breve lapso de crisis autonómica regional frente a las políticas centralizadoras del régimen anterior de Guzmán Blanco, sobre todo de aquellos de índole administrativa. Igualmente se detectó un marcado incremento en los precios internacionales del café, lo que impulsó un aumento de la población y un florecimiento intelectual en la ciudad.

A pesar de este florecimiento en el sector comercial para los gobiernos regional y local, es más bien un período de insuficiencias presupuestarias que imposibilitaban acometer todas las demandas de modernización urbana planteadas por la élite intelectual zuliana. Por esta razón, desde 1890 se aprueban numerosas exenciones de impuestos a maquinarias, materiales de construcción y materias primas básicas de las industrias locales, lo que permitió acometer ciertas obras de la anhelada modernización urbana. Insertado en esta estrategia de exenciones de impuestos, el municipio actúa asociado conveniente con la clase comercial.

En este contexto, el 13 de noviembre de 1890 el Concejo Municipal recibe la solicitud de un permiso de la empresa Tranvía Bella Vista, para la instalación de un ferrocarril que partiría de las inmediaciones del puerto, atravesando la calle Obispo Lasso para luego de atravesar el puente Muñoz Tébar, dirigirse hacia el norte, siguiendo el camino del acueducto unos tres kilómetros, más o menos. La solicitud la formulan los señores Manuel Gabirias, García Herreros, Andrés Espina, Nemesio García y Andrés Roncayolo. Se planteó una propuesta de crecimiento urbano al norte de la ciudad de entonces. Todos los mencionados se califican como comerciantes vecinos de la ciudad.

La solicitud hallada en el Archivo Histórico del Concejo Municipal (AHCM) se justificó del siguiente modo: “Habiendo notado la necesidad que existe en la población de ensanchar en cuanto fuere posible el radio de construcciones que den comodidad y mejoren el estado sanitario de ellas hemos pensado en establecer una línea férrea” (Expedientes Diversos, vol. 41, p. 316). La línea férrea, según el contenido de la solicitud, tendría dos propósitos: conducir pasajeros y al mismo tiempo transportar materiales de construcción de edificios a precios bajos. Los proponentes al Concejo lo consideraban la forma más eficaz de lograr que en poco tiempo se “forme en todo el trayecto de la línea una regular población”.

De lo anterior se desprende que el ferrocarril se vio como un medio para expandir los límites de los terrenos posibles de urbanizar en la ciudad, aprovechando la topografía poco accidentada y la frescura de la alta planicie ubicada al norte, que además tenía una vista privilegiada al Lago. Es posible que de allí derive el nombre que se le dio a la empresa que ejecutó la vía del ferrocarril. En documento igualmente se solicitó nombrar “un ingeniero competente que haga el trazado de la nueva ciudad que deba establecerse en aquel punto, pues es nuestro mayor anhelo, tenga todas las condiciones higiénicas que requiere nuestro ardiente clima y que sus calles sean rectas y anchas” (AHCM. Expedientes Diversos, vol. 41, p. 316).

Queda claro que el propósito de esta vía fue el de generar una expansión urbana. Sin embargo, al momento de plantearse el permiso, el destino final de la vía no parece conducir a algún sitio en particular que justificara tal recorrido. Una explicación podría encontrarse en la intención de consolidar con este sistema de transporte la conexión del Empedrado con el centro de la ciudad de entonces.

Esta explicación se apoya en otra solicitud realizada al Concejo Municipal al año siguiente. En enero de 1891 la Compañía Constructora de Casas, a través del señor Manuel Sánchez Peña, remite una solicitud de dispensa de impuestos municipales por diez años a una futura “Compañía Constructora de Casas de Alquiler y Venta”. La finalidad de esta compañía era,

además de construir para alquilar o vender, facilitar a la gente de escasos recursos el hacerse de una vivienda propia, con pagos realizados con módicas cuotas mensuales. También era propósito de esta iniciativa privada comprar las casas pajizas que existiesen en lugares importantes de la ciudad para remplazarlas por otras “modernas”, de tal modo de mejorar el ornato público. Intención que coincide con la publicación de la Ordenanza de Arquitectura Civil de 1890 que prohíbe expresamente la presencia de este tipo de techos dentro de las edificaciones del perímetro urbano al cual ya pertenece el Empedrado y en el cual existían numerosas casa pajizas.

La Compañía Constructora de Casas –finalmente creada hacia 1894– se encargó de levantar casas y venderlas en condiciones ventajosas al comprador, según se informaba en la prensa local. El periódico *El Cronista* publicó: "Se avisa al público que instalada la Junta Promotora de la Compañía Anónima “Constructora de Casas” se ha abierto la suscripción del capital por acciones de cuarenta bolívares, pagaderos por cuartas partes mensuales, tan luego como esté el capital" (Noviembre 9 de 1894).

Otro elemento que daría impulso a la consolidación del viejo arrabal fue la instalación de los tanques del nuevo acueducto, realizados por la Compañía Anónima Proveedora de Agua en el año 1894. Las obras se realizaron en predios cercanos al cementerio de Santa Lucía, en el lugar de Los Tres Pesos. También se conocía como la *Caja de Agua*, el lugar donde se almacenaba en estanques –por medio de bombas– el líquido extraído del lago, que bajaba a la ciudad por gravedad. Estas inversiones explican el interés de incorporar el área de Los Tres Pesos dentro de los límites del poblado desde 1897, lo cual, sin duda, generó una plusvalía en las inversiones privadas realizadas con anterioridad a la demarcación de los mencionados límites.

Arocha, en su diccionario de 1894, no refiere la existencia de lugar, caserío o vecindario llamado Los Tres Pesos o Bella Vista. Sin embargo, seis años más tarde, en el Registro Principal del Estado Zulia, un documento de 1900 hace referencia a Los Tres Pesos como un lugar del “caserío Bella Vista” (ARPEZ. Distrito Maracaibo, año 1900, tomo 1, protocolo primero, cuarto trimestre, N° 160, folio 68). Por lo que de modo indirecto es posible inferir una relación entre la denominación dada al ferrocarril y la consolidación del entorno del Empedrado.

#### 4. BELLA VISTA: UN MODELO DE CIUDAD LINEAL

Paralelamente a las acciones en las inmediaciones del Empedrado, en La Hoyada se realizó una primera experiencia privada de reubicación de servicios, amparada en razones higienistas en el año 1890, cuando la firma comercial Minlos Breuer y C.A., promueve la necesidad de construir en Maracaibo un Asilo de Enajenados. Esta acción de la firma propició el inicio de su construcción en el terreno del hatu El Quemado, cercano al viejo Acueducto de Guzmán en La Hoyada. Se conoce que su construcción se paralizó poco tiempo después y no fue hasta 1904 cuando el presidente de estado Régulo Olivares resuelve retomar las obras inconclusas y nombra una junta administradora y organizadora del Instituto de Enajenados (Nucete, 2005).

Esta iniciativa privada se acompañó al año siguiente de otra de la municipalidad. El 18 de febrero de 1891 el Jefe Civil del Distrito remite informe ante los miembros de la Comisión de Fomento y Obras Públicas del Concejo Municipal, denunciando la situación del matadero público ubicado en lugar del Pozo del Barro. El informe establece que la cercanía a la ciudad y lo distante de su ubicación de las orillas del lago “es constantemente origen ó emanación de



enfermedades que con frecuencia atacan a la población". Y solicita se nombre una comisión para que cubra tres objetivos: elegir un lugar apropiado para la construcción de un nuevo matadero, abrir un concurso para obtener de personas competentes los planos arquitectónicos, y presupuesto de construcción para abrir una licitación para su construcción. Todo lo cual se aprobó y se le dio curso de modo inmediato (AHCM. Expedientes Diversos, vol. 40, p. 110).

El lugar elegido por la comisión, según un informe dirigido a los concejales en fecha del 25 de febrero de 1891, fue un terreno ubicado hacia el nordeste de La Hoyada. La justificación se basó en los argumentos siguientes:

En primer lugar, las razones higienistas: su proximidad al lago y su altura de unos cinco metros sobre el nivel de este, lo que facilita la dotación del agua para el aseo luego de la matanza y de este modo conservar la pureza que se requiere para la salubridad de los trabajadores; la distancia del lugar seleccionado del centro de la población, el cual se encuentra a unos seis kilómetros más o menos de la ciudad, lo que asegura su sanidad; la dirección de los vientos reinantes en la localidad seleccionada, que pasarían a gran distancia de la población y de la nueva ciudad que se trata de fundar.

En segundo lugar, las razones funcionales vinculadas a las oportunidades de transporte. En tal sentido se alude a la cercanía de una ensenada favorable para la instalación de un puerto que facilitaría el traslado del ganado proveniente de otras regiones del estado Zulia, como Miranda y la Guajira. Y la presencia de la línea férrea de vapor, la cual sería prolongada en su tramo inicial en la ciudad hasta el puerto, para facilitar el transporte de carnes al mercado público.

Finalmente, la construcción del proyecto del Matadero se le otorgó al ingeniero Eleazar Pulgar Velazco en julio de 1891 y se culminó en octubre de ese mismo año. Ese mes igualmente se concluyó el ferrocarril solicitado por los representantes de la Compañía Tranvía Bella Vista, extendiendo la longitud de tres kilómetros, que inicialmente estaba prevista, unos tres kilómetros adicionales para que su recorrido culminase en el lugar del puerto de Bella Vista. La Hoyada en ese momento no era más que un ámbito rural de hatos heredados de épocas coloniales, hatos al parecer bastante deprimidos en su producción. La descripción de Arocha (1949) deja ver que para la fecha mencionada aún "permanecen algunos hatos de ganado menor, algunos frutales y aún funcionan 185 pozos de sal, de los cuales hay 18 inútiles, por el descuido que se ha tenido con ellos. En consecuencia, con una producción muy mermada" (p. 65).

Como consecuencia de promover el desarrollo de este núcleo de servicios para 1889 se bendijo en sus inmediaciones la capilla del vecindario La Hoyada bajo la advocación de Nuestra Señora de las Mercedes. El lugar consta para la fecha citada de 285 vecinos y 39 casas de bahareques, de las cuales 16 son de tejas. Cuenta además de la capilla con una gallera (Arocha, 1949, p. 65).

Paralelamente a la consolidación de Los Tres Pesos y La Hoyada, una comisión nombrada por el Concejo Municipal presentó en enero de 1891 el "Plano topográfico de los terrenos comprendidos entre los Tres Pesos y el caserío de La Hoyada", plano que no ha podido ser localizado. El plano se entregó para recibir las observaciones a "la planta de la nueva ciudad que se proyecta fundar en aquel sitio" (AHCM. Expedientes Diversos, vol. 41, p. sin n° de folio). Esta consignación confirma que la solicitud de nombrar un ingeniero para el trazado de una nueva ciudad, que tuviese mejores condiciones higiénicas, realizada al momento de dar permiso a la construcción del ferrocarril, fue accionada desde el Concejo Municipal.

Los breves plazos en que se tomaron las decisiones hacen suponer que existió una correlación de intereses entre los promotores comerciales del ferrocarril y las autoridades

locales. En todo caso, la ejecución del nuevo Matadero cambió el alcance y el propósito inicial que había justificado el permiso para construir la vía férrea.

Según lo descrito en el informe, se trata de un ensanche urbano de planta cuadrada de 2.300 metros por lado y quinientos noventa y nueve hectáreas de superficie. El documento expresa explícitamente que “este cuadrado debe destinarse especialmente a la fundación de la nueva ciudad y no permitir en su superficie ninguna concesión de terrenos ni construcción de edificios que no siga los alineamientos que se fijen a tal fin” (AHCM. Expedientes Diversos, vol. 41, p. sin n° de folio). En referencia a lo citado es importante destacar dos aspectos:

1. El término alineamiento empleado en las Ordenanzas de Arquitectura Civil de la ciudad, hace referencia a la línea que deben seguir las nuevas edificaciones en una calle.
2. El informe y el plan fueron aprobados, según consta en nota firmada por el Secretario del Concejo.

Más allá del planteamiento establecido en el Plano topográfico de la “Nueva Ciudad”, el cual al parecer no se ejecutó en ese momento, lo que sí se pudo establecer es que desde 1908 el área que ocupó el recorrido del ferrocarril, desde el Cementerio de Santa Lucía hasta el puerto de Bella Vista, forman parte de la ciudad; ello incluye el vecindario de La Hoyada. El 5 de mayo de 1911 el general Gumersindo Méndez, presidente del estado Zulia (1910-1914), decretó la instalación del servicio eléctrico en la plaza de las Mercedes. Igualmente decretó el 28 de diciembre del mismo año la construcción de un cementerio, justificado en “el incremento que día a día adquiere el caserío Bella Vista, poseedor ya de una espaciosa capilla, de un manicomio y de un importante *núcleo poblador*” (*Gaceta Oficial del Estado Zulia* 1911-1912. Cursivas propias). El término resaltado confirma la idea que sobre La Hoyada se gestó desde finales del siglo XIX la idea de promover el desarrollo de un nuevo núcleo urbano por parte de las autoridades locales.

Estas acciones derivadas de la solicitud de la instalación del ferrocarril sin duda pueden asociarse con la forma en que se gestó el desarrollo urbano en el medio norteamericano. La importancia de la construcción de los ferrocarriles en la economía y el crecimiento urbano del siglo XIX ha sido puesta de manifiesto repetidamente. Así, por ejemplo, en la obra de Charles H. Cooley, *The theory of city location* (1894), el autor destacó explícitamente la importancia urbana que adquirieron los lugares que por razones de transbordo de mercancías se transformaron en puntos de encuentro de transporte como, por ejemplo, los puntos de intersección entre el transporte por carretera, en ferrocarril y en barco. Su construcción movilizaba sobre estos puntos los recursos financieros y humanos, desplazándolos para crear nuevas pautas de localización y competitividad (citado por Capel, 2007).

Tal es el caso de La Hoyada, caserío cuyo crecimiento estuvo cimentado sobre el encuentro del antiguo camino que conducía a los lugares de producción de sal, al cual se le instaló en sus inmediaciones, por acción planificada del municipio, el matadero y su puerto. Esto justificó la inversión del ferrocarril que conectaría este nodo a la ciudad, generándose de este modo una suerte de encrucijada planificada, sin duda conectada a intereses financieros locales e internacionales.

En torno al impacto del ferrocarril en el desarrollo urbano, Sicca (1981) establece que

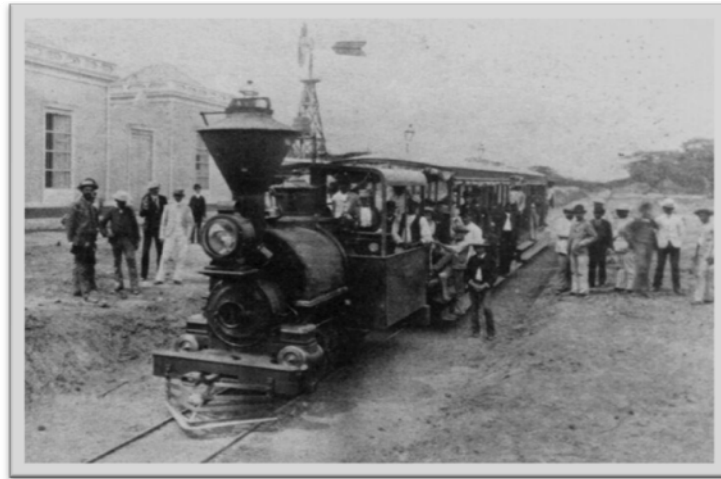
Mientras Europa y en los demás países de formación antigua los ferrocarriles penetraron el interior de una estructura económica y territorial preexistente, alterándola profundamente, en los Estados Unidos, la construcción de la red ferroviaria acompaña en gran parte a la construcción del tejido productivo y de asentamientos, conforme a la lógica común del desarrollo capitalista (p. 628).

Esta aseveración realizada por Sicca, sirve como punto de partida para entender que artificialmente se generaron unas circunstancias “planificadas” en las inmediaciones de la

playa de Bella Vista, que favorecieron el desarrollo de un núcleo de servicios en un punto nodal de un antiguo camino, con el propósito en primera instancia de justificar el desarrollo de un sistema de transporte, y como consecuencia de este se generó un modelo de crecimiento urbano lineal.

No es casual la analogía que puede establecerse entre la forma de extender el crecimiento productivo urbano de Maracaibo con la de las ciudades norteamericanas. Detrás de esta acción subyace el interés de los comerciantes locales por realizar inversiones apoyadas en la instalación de un sistema de transporte de carácter industrial, proveniente de negociaciones de compra de tecnología a los norteamericanos. El ferrocarril fue comprado a la “Baldwin Locomotiv Work” de Filadelfia, ciudad con la que se establece a partir de ese momento un fuerte vínculo comercial, expresado en la compra de tecnología de transporte de tranvías para Maracaibo.

Señala Rivas (1982) que la estabilidad del ferrocarril se debía en gran parte a la fundación del pintoresco vecindario que se había extendido a ambos extremos de la vía que salía desde la ciudad hacia el final en Bella Vista (véase figura 2).



**Figura 2:** Fotografía del ferrocarril de Bella Vista.  
(Fuente: Morrison, 2006, p. s/p)

La forma en que se desarrolló esta serie de acciones gubernamentales e inversiones privadas permite entender que estos servicios públicos fueron entregados a administraciones de tipo privado y que el desarrollo de viviendas fue pensado como forma de gestar un mercado inmobiliario de masas. Por ello es posible inferir que en esta experiencia urbanizadora la acción gubernamental es la de un promotor que estimula el crecimiento urbano, y que más tarde delega el desarrollo definitivo del sector en manos de los capitales privados. Es en esta forma de operar que puede establecerse una segunda relación con el modo en que se gestó el desarrollo del territorio y la ciudad norteamericana.

En tal sentido, es importante señalar que el día 3 de febrero de 1893 se celebró un contrato entre el Ejecutivo del Estado y la Compañía Anónima Alianza Industrial Pecuaria, representada por el señor Federico Vargas. En dicho contrato se establece en una de sus cláusulas “La Compañía al vencimiento del presente contrato, está tenida de entregar el matadero público y sus adherencias en las mismas condiciones en que hoy las recibe, salvo causas fortuitas y superiores causadas por el uso” (MOPEZ, año 1893, t. 17, legajo 12). Esto permite inferir que luego de su construcción, el Matadero Público de Bella Vista tuvo una

administración de tipo privado regentada por comerciantes criollos. En 1904 el presidente de estado Régulo Olivares resuelve retomar las obras inconclusas y nombra una junta administradora y organizadora del Instituto de Enajenados, presidida por Andrés Espina, promotor del ferrocarril, quien concluye el edificio, realizado por el ingeniero Aurelio Beroes, ese mismo año (Nucete, 2005).

Las inversiones de capital privado terminaron de asegurar su rentabilidad con la decisión de ampliar los límites de la ciudad en 1908, lo que generó una plusvalía en los terrenos rurales del noroeste de Maracaibo que desde ese momento pasaron a formar parte de los terrenos urbanos. Esta ampliación de los límites de la ciudad se acompañó de la publicación de un nuevo plano de la ciudad realizado por los norteamericanos. Morrison (2006) refiere la existencia del "Plan of the City of Maracaibo, Venezuela, May, 1908". Gran plano del Gobierno norteamericano, basado en los mapas publicados en *El Zulia Ilustrado* (Maracaibo), donde se muestran las cuatro líneas del tranvía de tracción animal.

Al culminar la segunda década del siglo XX, en el entorno de este nuevo eje se fue consolidando su carácter de *suburbio ajardinado*, según se extrae de lo descrito por Juvenal Anzola (1913), abogado, periodista y articulista, que en ejercicio de funciones públicas en la capital de la República es enviado a mediados de 1913 al estado Táchira, por lo que realizó una escala en Maracaibo siguiendo la ruta a San Cristóbal. Sobre su visita a Bella Vista, paseo que realizó en el ferrocarril, relata:

Esta nueva población llamada Bella-Vista, tiene ya algunas calles laterales, pero la parte de uniforme población es la avenida por donde pasa el tranvía: es amplia hasta tener en algunos parajes 40 metros y a derecha e izquierda, sendas hileras de árboles principian a ofrecer protectora sombra, el tranvía asciende, pues, la Avenida va alcanzando gradualmente mayores alturas, hasta coronar una meseta desde la cual se divisa toda la ciudad. (...) Las hermosas vistas que tanto nos deleitaron en Los Haticos, existen parecidas aquí y fuera de ellas, desde la altura, se domina el lago, sus riberas y la ciudad tendida a las faldas de la meseta (...) Son curiosos los nombres de las Quintas de esta Avenida: recuerdan los de Los Teques, Macuto, Caracas, Bordeaux, y así de otros lugares y poblaciones de la República y de ciudades del exterior. Las quintas preciosas de esta Avenida son numerosas, y algunas tienen en frente, a corta distancia del corredor exterior, árboles como los de Macuto, ricos en follaje y sabrosa frescura, vencedora del sol: veía una quinta y enfrente otra, y así marché largo tiempo pasando entre quintas y más quintas (...). El tranvía acelera la marcha, las Quintas escasean y al fin divisamos una pequeña calle, ya con casas regulares y más allá, árboles a la orilla del lago, el suelo sombreado, sólido y limpio, y a la sombra, bancos de madera, y a la derecha, algo distante, el Matadero y antes de él como a trescientos metros el Manicomio (1913, pp. 48-50).

Esta descripción de Anzola permite establecer una tercera relación con la forma de extender el territorio urbano en Norteamérica, en específico con Filadelfia. Señala Sicca (1981) que la élite de esa ciudad había construido sus opulentos hogares vacacionales en las franjas externas que confinaban la ciudad. El carácter del área cambió con la llegada del ferrocarril en 1876, cuando muchas familias de la aristocracia de la ciudad comenzaron a descubrir la atracción de la vida suburbana y construyeron mansiones aquí, usando el ferrocarril para el transporte conveniente con la ciudad (p. 643).

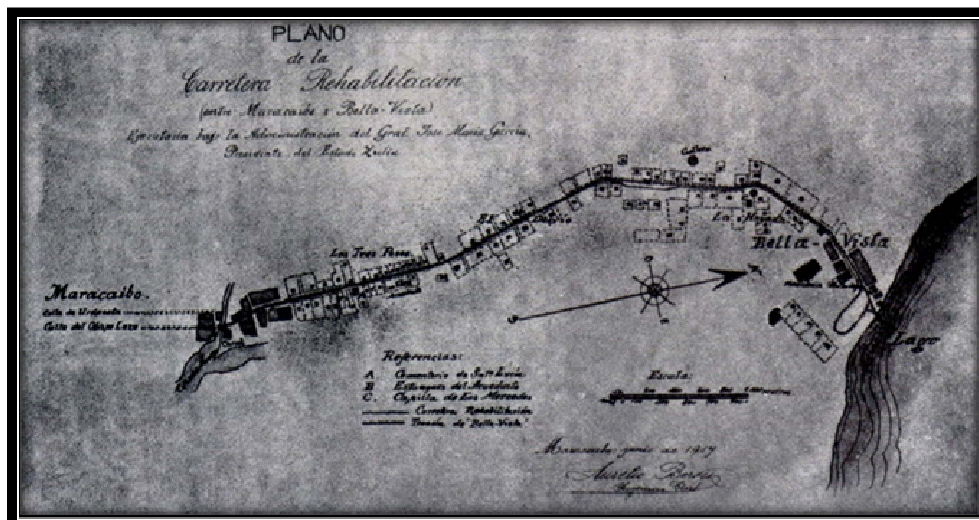
Los documentos de compraventa de inicios del siglo XX revisados en el ARPEZ entre 1890 y 1945 dejan ver que en Bella Vista la élite comercial criolla, pero sobre todo la clase media profesional, había comenzado a desarrollar una versión criolla de casa de campo, denominada como "casa-quinta" en torno a la vía del ferrocarril desde inicios del siglo XX. El

término “quinta” fue detectado por primera vez en la prensa, en un aviso de venta del diario *Agencia Maracaibo* de 1902 (figura 3).



**Figura 3:** Fotografía de quinta en Bella Vista.  
(Fuente: Colección Fototeca Arturo Lares Baralt. AHEZ)

Esta información induce a establecer una relación con otra experiencia urbana, en este caso europea. En relación con el empleo del término “quinta” en la casa suburbana española, resulta de interés subrayar que Arturo Soria Mata publicó en 1886 el primer artículo referente a la imaginaria “ciudad-lineal”. Entre los principios básicos que se establecen en este proyecto urbano se hace explícito que debe prevalecer la abundancia de zona verde, por lo que “los edificios solo podrían ocupar una *quinta* parte del terreno” (Benévolo, 1974, p. 398. *Cursivas propias*). A lo anterior se adiciona la coincidencia en el planteamiento de un modelo de crecimiento urbano lineal derivado de la instalación de un sistema de transporte moderno.



**Figura 4:** Plano de la carretera Rehabilitación.  
Indica el curso que debió seguir el ferrocarril y posteriormente el tranvía eléctrico para unir los núcleos de Los Tres Pesos, La Hoyada y Bella Vista. (Fuente: Criollo, 1917, s/p)

El “Ferro” funcionó hasta 1916; la locomotora fue sustituida por un tranvía eléctrico en 1917. El trazado que seguía el tranvía eléctrico de Bella Vista se acompañó de la realización de una carretera de macadán petrolizado, denominada carretera Rehabilitación, proyecto ejecutado por el ingeniero Aurelio Beroes en la gestión del gobierno de José M. García (1914-1918). (Véase figura 4).

## 5. CONCLUSIONES

En la memoria local el rol más antiguo con el que se asocia Bella Vista y La Hoyada está vinculado con el acueducto de Guzmán. En este trabajo la historia trae de vuelta a la memoria que, mucho antes del acueducto, el rol fundamental de la vía sobre la que hoy serpentea la avenida Bella Vista de Maracaibo, estuvo determinado por un antiguo camino que conectó lugares destinados a la producción de la sal. Y se plantea la necesidad de estudiar el rol que este rubro tuvo en la economía de la antigua provincia de Maracaibo, capítulo de nuestra historia que aún está por escribirse.

Igualmente se demuestra que la avenida se originó a partir de la instalación de un ferrocarril a vapor y no de un tranvía, como tanto se repite en el medio profesional vinculado a la historia urbana y la conservación del patrimonio. Sobre esta vía se programó a través de un grupo de compañías anónimas una serie de acciones de intervención que fueron concatenadas con las ejecutadas por acción del Estado.

Los gobiernos estatal y municipal favorecieron la instalación de servicios urbanos destinados a generar en torno a La Hoyada un núcleo de desarrollo que hiciera necesario extender el uso del ferrocarril y rentable la inversión. El impacto de favorecer el proyecto ferrocarrilero con la ubicación de servicios en La Hoyada culminó en una suerte de extensión similar a un modelo de ciudad lineal, que extendió el territorio urbano de modo similar al presentado en las ciudades norteamericanas.

Un rasgo a destacar en este proceso es que dentro de esta forma de extensión de la ciudad, propia de la moderna cultura urbana anglosajona, se halla superpuesta la tradición castellana de denominar los tipos domésticos ubicados en el eje como casa-quinta, expresión de una hibridez en la cultura urbana y arquitectónica que caracterizó desde mediados del siglo XIX las intervenciones de la ciudad.

Como cierre de esta investigación aún en curso, se deja abierta una hipótesis a partir del siguiente hallazgo del Plano topográfico de la “Nueva Ciudad” de 1891.

De acuerdo con la documentación hallada, se extrae que la Compañía Tranvía Bella Vista tuvo la intención de generar una expansión lineal de la ciudad, pero al mismo tiempo dejó planteado al municipio la necesidad de ampliar el carácter lineal del proyecto, a través de otro que se debía superponer, para el trazado urbano de una nueva ciudad que debía alcanzar una mayor ocupación sobre ese espacio.

Todo parece indicar que “La Nueva Ciudad” esbozada en 1891, acción de planificación urbana muy temprana en nuestro territorio, fue la base sobre la que Vincencio Pérez Soto determinó en 1927 el “ensanchamiento” urbano para la instalación de los petroleros. De ser así, esta acción de planear una nueva ciudad reafirma la tesis siguiente: la década de 1890 en Maracaibo fue un período donde se tejieron sueños urbanos que solo la bonanza petrolera del siglo XX pudo materializar.

## REFERENCIAS

### Documentación de archivo

Archivo Histórico del Estado Zulia. Memorias de Obras Públicas del Estado Zulia. 1870-1945. Maracaibo.

Archivo Histórico del Concejo Municipal del Municipio Maracaibo. Expedientes Diversos. 1852-1816. Maracaibo.

Archivo del Registro Principal del Distrito Maracaibo. Libros de Protocolos de los Antiguos Escribanos, Período: 1780-1836. Maracaibo.

Diario *El Cronista* 1894-1897. Mérida, Venezuela.

### Referencias bibliográficas

Anzola, J. (1913). *De Caracas a San Cristóbal*. Caracas: Tipografía Empresas el Cojo.

Arocha, J.I. (1949). *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico del Estado Zulia*. Caracas: Editorial Ávila Gráfica.

Arrieta, O. (1991). *Para la Historia de Maracaibo*. Maracaibo: Ediciones del Vice-Rectorado Administrativo de La Universidad del Zulia.

Benevolo, L. (1974). *Historia de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.

Capel, H. (2007). *Ferrocarril, territorio y ciudades*. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales (Serie documental de Geo Crítica), vol. XII, nº 717, Universidad de Barcelona [On line]. Disponible en:

<http://www.ub.es/geocrit/menu.htm>; <http://www.ub.edu/geocrit/capel.htm>

Cardozo Galué, G. (1998). *Historia zuliana. Economía, política y vida intelectual en el siglo XIX*. Maracaibo: Editorial de La Universidad del Zulia.

Clairac, P. (1877-1908). *Diccionario General de Arquitectura e Ingeniería*. Madrid.

Concejo Municipal del Distrito Maracaibo. (1952). *Recopilación de ordenanzas sobre terrenos ejidos del Distrito Maracaibo, comprendidas entre los años 1838-1951*. Maracaibo: Tipografía Criollo.

Conzen, M. (1960). *Estudio sobre la morfología de la ciudad de Alnwick*. Londres.

Criollo, F. (1917). *Maracaibo gráfico. Progresos de esta ciudad durante el período constitucional del general José María García*. Maracaibo: Tipografía Panorama.

López de Lucio, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo xx*. Valencia: Servei de Publicacions, Universitat de Valencia.

Morrison, A. (2006). Los tranvías eléctricos de Maracaibo. Venezuela. [On line]. Disponible en: <http://www.tramz.com>.

Nucete, E. (2005). El Hospital Psiquiátrico de Maracaibo, 2004: una historia de 114 años. *Archivos Venezolanos de Psiquiatría y Neurología*, vol. 51, nº 104), pp. 36-45.

Perales Frigols, P. (1957). *Geografía económica del Estado Zulia*. Maracaibo: Ejecutivo del Estado Zulia.

Rivas, J.M. (1982). *El comercio de Maracaibo*. Maracaibo: Ediciones del Banco de Maracaibo.

Sánchez Rubio, E. (1981). *En la ciudad y en el tiempo*.

Sicca, P. (1981). *Historia del urbanismo. El siglo XIX*. Madrid: Edición del Instituto de Estudios de Administración Local.

Williams, E. (2005). La etnoarqueología de la producción de sal en la cuenca del lago Cuitzeo, Michoacán, México. Edición de Famsi. Disponible en:

<http://www.famsi.org/reports/02006es/02006esWilliams01.pdf>