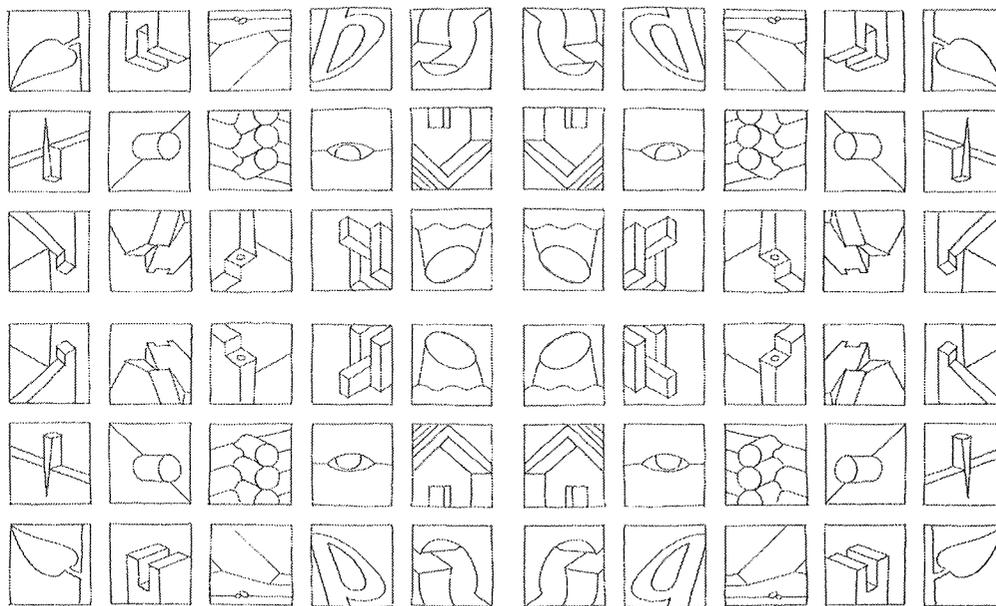


Base de datos urbano-arquitectónica:

herramienta para la comprensión histórica y la interpretación estilística de Maracaibo

Laura Rodríguez O., Hugo R. Rincón, Nereida Petit, Elisa M. Quijano F., Carmen Faría y María E. Molero*

sección especial



Palabras clave:
Maracaibo, arquitectura moderna, patrimonio cultural, base de datos arquitectónica digital.

Recibido: 22-09-04
Aprobado: 26-04-05

* Arquitectos. Profesores de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia (Venezuela).

RESUMEN

En las ciudades venezolanas, y en particular en Maracaibo, la dinámica urbana ha ocasionado el deterioro, la transformación o la desaparición de obras arquitectónicas de interés. Para rescatar la imagen arquitectónica y urbana que ha caracterizado a la ciudad en los últimos cincuenta años, tomando como sector piloto el eje vial Avenida Las Delicias, se crearon una base de datos histórica urbano-arquitectónica y un registro georreferenciado de edificios e imágenes, útiles para la comprensión de los procesos históricos, los estudios estilísticos y la teorización crítica de la arquitectura y el urbanismo locales. El análisis de los datos recopilados confirmó la importancia del eje como representativo del proceso de crecimiento y transformación de la ciudad en el siglo xx y permitió generar una primera reconstrucción estilística de este periodo en la ciudad.

ABSTRACT

In the Venezuelan cities, and particularly in Maracaibo, the dynamics of urbanization has caused the deterioration, transformation, or disappearance of architectural works of cultural interest. In order to rescue the urban and architectural image that has characterized the city of Maracaibo in the last 50 years, a case-study approach was used in the analysis of the main artery called Avenida Las Delicias. An elaborated historical-architectural database and a geo-referenced registry of buildings and images have been created, which are useful for the understanding of historic processes, the interpretation of architectural styles in the city, and their critical theorization. The analysis of the data confirmed the importance of the artery as representative of the growth and transformation process of the city in the 20th century and supported the creation of a first stylistic reconstruction of this period in the city.

Introducción

El contexto político, social y cultural en el cual se inscribe la historiografía actual cambió de manera diversa y compleja en las últimas décadas del siglo xx. Se han diversificado los campos de estudio y la especialización de los historiadores, y vemos que se ha producido una importante apertura a las ciencias sociales, lo que ha permitido la elaboración de distintos enfoques y, por lo tanto, la diversificación de las fuentes de información. Este acercamiento con las ciencias sociales ha contribuido a que los métodos de trabajo y de conceptualización de otras disciplinas como la geografía, la sociología o la demografía exijan el uso de información de fuentes diferentes a las tradicionales, lo cual hace más complejo el trabajo del historiador. Es así como se profundiza en el uso de los métodos que han adoptado las nuevas áreas de estudio, en cuanto el desarrollo tecnológico y documental permite ahorrar tiempo y esfuerzo en el procesamiento de la información tanto cuantitativa como cualitativa y proponer nuevos parámetros para el análisis.

Desde nuestro punto de vista, la labor de los investigadores en la conservación del patrimonio de las ciudades ha de empezar por el estudio y la documentación del grupo de edificaciones que constituyen el tejido urbano. Pero si se pretende rescatar la calidad de la vida urbana, este rescate debe ir acompañado de un resurgir de los valores culturales que se han manifestado en los distintos periodos históricos de las ciudades. Los profesionales de esta área deben reco-

nocer su irrenunciable responsabilidad ante el patrimonio cultural, ya que éste representa el testimonio vivo de lo mejor que multitud de hombres y mujeres de todas las épocas han realizado en las ciudades.

A pesar de los esfuerzos que se realizan en América Latina, los países de la región se encuentran en una carrera en contra del tiempo, ya que los patrones urbanos tradicionales, los centros históricos y muchos edificios de valor se encuentran amenazados por el desarrollo urbano contemporáneo o simplemente ya han desaparecido.

Maracaibo¹, capital del estado Zulia, segunda ciudad de Venezuela y principal centro de las actividades de explotación petrolera, no ha escapado a esta tendencia de fragmentación y pérdida de las ciudades del mundo contemporáneo por efecto del proceso de globalización y crecimiento urbano. La globalización ha obligado a interpretar una nueva realidad espacial que ha emergido en determinadas formalizaciones en las ciudades latinoamericanas en las últimas décadas y que, en nuestro caso de interés particular, ha enfrentado, además, los embates de una dinámica que ha ocasionado la transformación, la desaparición y el deterioro indiscriminado de una gran cantidad de edificaciones, fenómeno que ha llevado a la necesidad, cada vez más imperativa, de registrar la información gráfica de los edificios y de los procesos urbanos que materializan la idea de ciudad y de diseño desarrollada a partir de la introducción de la modernidad como imagen conceptual o prototípica que caracteriza la producción de los últimos años.

¹ Población total de Maracaibo: 1.571.885 habitantes (Censo 2001, Instituto Nacional de Estadísticas).
Extensión: 570 km².

² *Movimiento de origen europeo que proclamó, entre otras cosas, la pureza de las formas, la valoración de los elementos geométricos, la funcionalidad en la organización de los espacios, la utilización de la tecnología más novedosa en la construcción de los edificios y la fluidez espacial en las relaciones entre los distintos ambientes, entre otros aspectos.*

³ *El Instituto de Patrimonio Cultural (IPC) realiza un inventario de edificaciones a nivel nacional y local organizando información cualitativa acerca de las construcciones arquitectónicas de mayor interés histórico, artístico o cultural del país (IPC, 2002).*

⁴ *Adscrito al Laboratorio de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo Regional de la Facultad de Arquitectura y Diseño y al Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico (Condes) de la Universidad del Zulia.*

⁵ *El catastro municipal sólo posee registro de aquellos proyectos que*

La ciudad de Maracaibo, desde la década de 1950, ha presentado una rápida evolución urbano-arquitectónica, lo que ha generado la ciudad actual, por un lado, como producto de procesos anárquicos y de auto-construcción y, por el otro, como producto de la asimilación del lenguaje racionalista del movimiento moderno². Este rápido crecimiento ha originado que gran parte de su patrimonio edificado sea de data reciente.

En las últimas décadas, esta misma dinámica urbana ha llevado a la desaparición de obras arquitectónicas de importancia en la ciudad, por estar sujetas, como todo elemento material, al peligro de degeneración e incluso de pérdida del patrimonio, peligro que puede deberse a innumerables causas: expolio, mal uso, preservación inadecuada, mero paso del tiempo y fenómenos naturales, entre otras, sin contar las debidas a las intervenciones humanas y las fuerzas del mercado inmobiliario, que, ya sea por ignorancia, por error o por intereses particulares, causan, voluntaria o involuntariamente, la transformación de los espacios urbanos de relevancia sociocultural y provocan la destrucción del patrimonio urbano-arquitectónico.

Los programas de rescate urbano llevados a cabo asocian el valor cultural de las edificaciones sólo al Centro Histórico y, en algunos casos, a edificios aislados. Los proyectos de reorganización o rescate de ejes viales u otros sectores de interés que han sido desarrollados por los gobiernos local y regional se plantean como una solución del tránsito vehicular y de uso del suelo con el fin de garantizar servicios urbanos más eficientes,

pero dejan de lado el valor cultural de los edificios y sectores afectados. Igualmente, se han llevado a cabo esfuerzos previos para diseñar bases de información y recolección de datos sobre edificaciones con valor histórico y cultural. El Instituto de Patrimonio Cultural ha realizado experiencias de forma exhaustiva y ha presentado una amplitud de información asociada a edificios que, sin embargo, es excluyente, ya que sólo estudia y cataloga algunas edificaciones con valor predeterminado³. Experiencias organizadas desde la academia han logrado recopilar información detallada pero no de forma digitalizada (Alcalá y Petit, 1991, y Machado y cols., 1994, entre otros). En otros casos, la información recopilada y procesada existe, pero es de difícil acceso al público por razones políticas y económicas.

Partiendo de lo anterior, el proyecto Base de Datos de la Modernidad Arquitectónica y Urbana de Maracaibo (1950-2000)⁴ pretende, a través del inventario de información levantada y mediante el uso de la tecnología digital, reconstruir la imagen arquitectónica y urbana que caracterizó a la ciudad durante los últimos cincuenta años del siglo xx, asumiendo el patrimonio cultural edificado como propiedad social que sobrepasa sus valores artísticos, históricos, formales y estéticos para conformar un conjunto de códigos y significados que forman parte del imaginario cultural local y que trascienden a ámbitos de identidad mayor. Este registro nos lleva a la necesidad de documentar la información asociada a los edificios y los procesos urbanos que han materializado la ciudad, haciendo uso de las nuevas tecnologías. Con estos objetivos, la

investigación se fundamenta en el estudio histórico urbano-arquitectónico con la finalidad de crear una base de datos vinculante para el registro de información acerca de la ciudad en el siglo xx.

Marco metodológico

El proceso de sistematizar la información sobre el desarrollo y la transformación de la ciudad tiende a ser complejo, dada la diversidad de los datos necesarios para el análisis, como la planimetría y sus escalas o las imágenes del paisaje urbano con sus formas naturales y artificiales registradas a través de diversas formas de presentación: fotografías, planos, dibujos, tipologías de las diferentes estructuras urbanas y arquitectónicas, etc. Este proceso requiere la construcción de una base de datos muy elaborada en su organización que debe funcionar con la lógica técnica del catálogo: un mínimo número de elementos con una máxima capacidad operativa de representación que, a su vez, es útil para los procesos de planificación y diseño urbano, así como para la enseñanza de la arquitectura y el urbanismo.

La base de datos se concibe siguiendo el concepto de "ámbito de datos" (Cuberos, 1996) y se plantea como un sistema abierto de información sobre temas específicos diseñado a partir de una selección de variables y sus respectivos indicadores y que funciona como fase previa al trabajo de análisis. Por una parte, la información procesada sobre la base de trabajos de investigación aportados por fuentes internas y externas al sistema constituye un conjunto de subsistemas de bases de datos

sistematizadas en tablas; por otra parte, la información contenida en otro tipo de documentos, ya sean fotografías, bocetos, planos, escritos u hojas descriptivas, conforma una serie de librerías o bibliotecas de referencia de imágenes y textos (Cuberos, 1996).

Caso de estudio

Se ha seleccionado como sector piloto el corredor vial Las Delicias, eje que recorre la ciudad en sentido norte-sur y que data de los tiempos de la Colonia, cuando –en su condición de camino real– enlazaba la ciudad de Maracaibo con la población de Riohacha en Colombia. El corredor fue testigo del paso del tranvía en el siglo xix y se convirtió en uno de los ejes de más acelerada expansión de la ciudad en sentido norte en el siglo xx. En la actualidad, como eje vial de carácter intraurbano, intercepta en su recorrido vías principales que cruzan la ciudad en sentido este-oeste, tales como la Avenida Padilla, la Calle 78 (Dr. Portillo), la Calle 77 (Avenida 5 de Julio), la Calle 67 (Cecilio Acosta), la Calle 61 (Avenida Universidad), la prolongación Circunvalación 2 y la Avenida Milagro norte, creando nodos urbanos importantes, y conecta el Centro Histórico con la salida norte de la ciudad (figura 1 y 2).

Las Delicias agrupa múltiples usos, tales como comercio, vivienda, administración, educación, asistencia, religión, etc., y presenta una variedad estilística que data desde finales de siglo xix hasta el presente. Esta diversidad de usos y estilos ofrece un completo panorama del crecimiento y la trans-

han sido autorizados a partir de 1950. Su capacidad operativa actual no permite llevar un control eficiente de las construcciones en la ciudad, lo que ocasiona que los datos originales de algunas edificaciones no se encuentren.

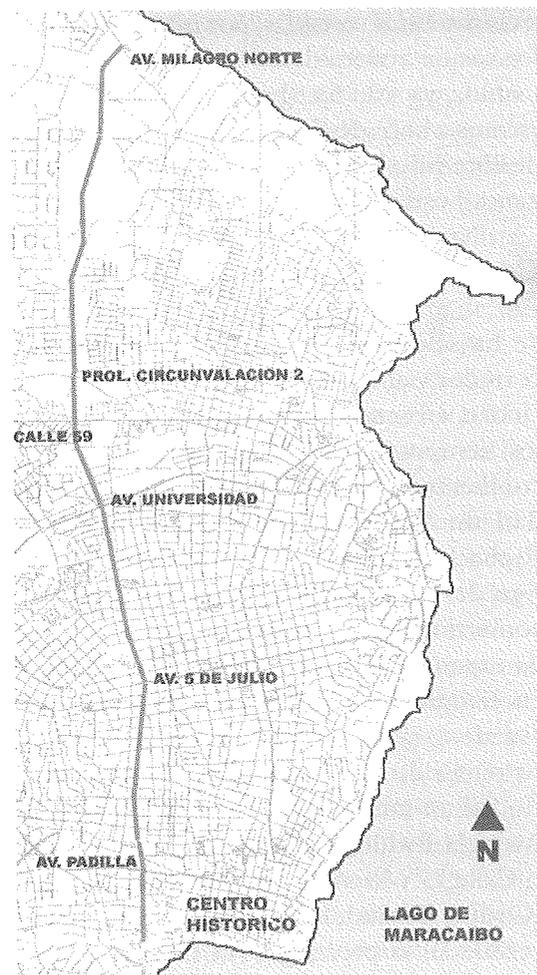


FIGURA 1
UBICACIÓN AVENIDA LAS DELICIAS

formación de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX.

Recolección y organización de datos

Para iniciar el estudio de cada edificación se registraron los datos de identificación del

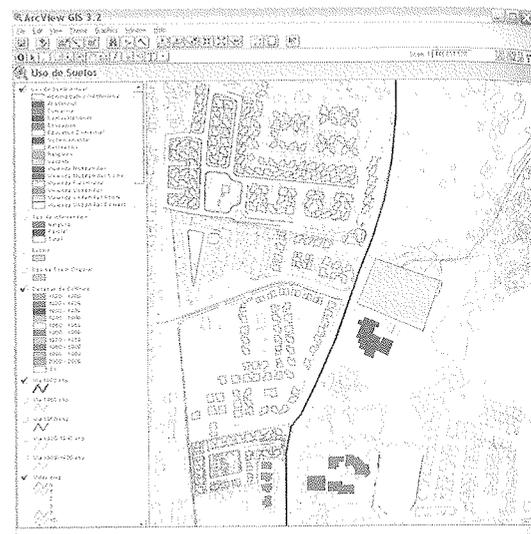


FIGURA 2
USO DEL SUELO ACTUAL

edificio, usos de suelo original y actual, ubicación histórica, denominación estilística y estado de intervención. Para ello se consultaron los registros documentales de la Oficina Municipal de Planificación Urbana (Ompu) correspondientes a edificios construidos a partir de 1950⁵ e investigaciones académicas en el área. La información registrada se validó *in situ* en cuanto a condición, usos e intervenciones realizadas, y se efectuó un registro fotográfico.

Identificación del edificio

A partir de la consulta de los registros de la Ompu se recabaron datos de aquellas edificaciones a las cuales esta oficina ha otorgado permiso de construcción a partir de 1950, fecha en que se crearon estos registros muni-

cipales. Los datos se organizaron según constancia de habitabilidad, registro de mensura, dirección, nombre del edificio, parroquia original de ubicación, responsable de la obra, uso original, área de construcción (m²), área de terreno (m²), número de plantas y altura de fachada, información planimétrica e información acerca del propietario original.

Ubicación histórica

Para unificar la ubicación cronológica de los edificios se recurrió a esta variable como recurso metodológico. Debido a que se desconocía la fecha precisa de construcción de muchos edificios se recurrió al análisis comparativo de sus características estilísticas con las de aquellos cuya data exacta se conocía.

Denominación estilística

La observación directa permitió detectar las diferentes categorías estilísticas de las edificaciones. Ante la heterogeneidad formal existente, las mismas se agruparon siguiendo características generales. Se confrontaron las características de los estilos identificados con los modelos universales, lo cual permitió conceptualizar rasgos propios de la arquitectura local y determinar categorías estilísticas —brevemente definidas como sigue para efectos de orientación—:

Arquitectura ecléctica (finales del siglo XIX y principios del XX)

Mezcla libre de distintos estilos, combinación de frontones clásicos con balaustradas

y columnatas de diferentes órdenes, molduras y arcadas, según el gusto. Se da principalmente en la vivienda tipo ható, que reproduce la de pabellón tradicional, localizada de forma aislada en la parcela, frente con portada sencilla, zócalo, gárgolas, cornisas, ventanas con balaustres, molduras y techos de tejas.

Arquitectura neocolonial (décadas de 1940 y 1950)

Búsqueda de una alternativa a las modas europeas del ecléctico y el neoclásico, como remembranza de un pasado colonial; traslado de modelos hispánicos o vinculación local, producto de la explotación petrolera, con los modelos californianos de moda. Es asumida por la arquitectura residencial y se caracteriza por el uso de techos de tejas a dos y cuatro aguas, ventanas con balaustres, porches con arcadas, piedra, madera y hierro, columnatas coloniales, etc.

Arquitectura art déco (desde la década de 1930)

Tipología que introduce la modernidad con las nuevas propuestas arquitectónicas, como cines, concesionarios y residencias; conserva elementos como la simetría, la decoración y la distribución axial de la planta y recurre a un lenguaje geométrico y alegórico, intentando alejarse del vocabulario de la arquitectura clásica e instaurando modelos con cierto nivel de abstracción y simplicidad (Petit y cols., 2002).

Arquitectura moderna

En la asimilación del lenguaje moderno se pueden identificar diferentes etapas que corresponden al momento histórico de su aplicación:

- *Estilo moderno 1950*: mezcla del vocabulario lecorbuseriano y el miesiano como expresión del proceso constructivo, marcó una arquitectura que se alejaba del uso del ornamento. La estética funcionalista del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) se refleja en edificios multifamiliares tipo bloque de tres a cuatro pisos que combinan la actividad residencial con la comercial. Se observa la forma como resultado de la función, y en él la volumetría diferencia las distintas actividades (Quijano, 1994). Se aplica en la mayor parte de las tipologías edificatorias, especialmente en las que acompañan la modernidad.
- *Estilo moderno 1960-1970*: con énfasis en la expresión de la estructura y las necesidades funcionales de ventilación e iluminación, las formas escultóricas, el efecto monumental, el uso del hormigón a la vista, el recurso a ornamentos que citan la arquitectura original descontextualizándola y exagerándola. Se desarrolla una arquitectura anónima, comercializada, producto del reduccionismo formal y la exigencia de un promotor inmobiliario (Quijano, 1994).

Arquitectura posmoderna (décadas de 1980 y 1990 y primeros años del presente milenio)

Arquitectura que oscila entre la continuación de las manifestaciones modernas, reivindicando el *art déco* con un carácter eminentemente decorativo, descontextualizando los elementos y combinándolos con los materiales que ofrece el mercado, lo que da como resultado una mezcla que llega a ser *kitsch* en adaptaciones de las antiguas residencias a usos comerciales.

Paralelo a la corriente posmoderna, el estilo moderno 1990-2000 repite códigos formales característicos del moderno de décadas anteriores, pero se diferencia en la modulación estructural, que comporta grandes luces, la racionalidad geométrica y el uso del acero para garantizar la rapidez de los procesos constructivos. Aparece en los galpones para exhibición y venta de automóviles, las grandes tiendas por departamentos o hipermercados y los centros comerciales tipo *mall* como respuesta a las necesidades propias de la acelerada expansión urbana.

Arquitectura de franquicias

Agrupación de ejemplos cuyas características provienen de simbologías formales asociadas a la imagen corporativa de las diferentes marcas, desde el contexto nacional o internacional. Más que adoptar atributos de cualquier estilo, reproduce códigos formales que identifican dichas marcas independientemente del lugar donde se ubiquen.

1927, 1949, 1956, 1962, 1971 y 1982. El *software* utilizado para el procesamiento de la información geográfica fue Arcview, el cual permitió relacionar cada uno de los edificios dibujados como polígonos e identificados con el mismo código de referencia de la tabla de datos –ahora en formato Dbase– con los datos de identificación y estilísticos del edificio. Igualmente, el *software* permitió vincular cada polígono con una fotografía actualizada y, en los casos más importantes, con archivos tipo texto donde se describen sus características estilísticas y datos históricos. En ambos casos, la herramienta desarrollada facilitó el recorrido visual del eje vial y su análisis e interpretación.

Resultados

El resultado tangible de la investigación es una base de datos digitalizada del eje vial Las Delicias y la definición y evaluación de una metodología práctica y aplicable también a otros ejes y sectores de la ciudad. Se elaboró una variedad de mapas temáticos, resultantes del cruce de datos y condiciones impuestas por el grupo investigador. Más aún: se puede controlar la información en tablas, planos, gráficos y fotografías y evaluar las estadísticas de estas variables. La herramienta se convierte en un sistema de fácil uso y actualización, pero a su vez es de acceso limitado, ya que el *software* es de costo elevado y se maneja desde portales autorizados en la Universidad del Zulia.

De la aplicación del proceso metodológico en el sector piloto del eje vial Las Delicias se desprenden dos resultados relevantes: a) se

ratificó la importancia de este eje como representativo del proceso de crecimiento y transformación de la ciudad en los distintos momentos históricos y b) se generó una muestra de ejemplos arquitectónicos que permiten la reconstrucción estilística del siglo xx en la ciudad de Maracaibo. Los resultados iniciales del levantamiento de información contabilizaron y caracterizaron 429 ejemplos arquitectónicos⁶ que concentran una gran variedad de usos urbanos y estilos arquitectónicos. Al evaluar estos usos se detectó un predominio del uso comercial sobre otras actividades, pues aquél representó un 58% de la muestra, distribuido en dos sectores claramente diferenciados en cuanto al grano.

El uso residencial, con un 27% de la muestra, ocupa un segundo lugar como tipo de uso predominante y abarca tipologías de viviendas unifamiliares, multifamiliares y planificadas (urbanizaciones), las cuales aparecen distribuidas de manera dispersa a lo largo de la vía. Se destaca, además, el uso asistencial, con diez ejemplos, representado por centros hospitalarios localizados a intervalos en la vía, respondiendo a las etapas de crecimiento del eje vial, lo cual demuestra su importancia a nivel urbano. Igualmente se evaluaron doce edificaciones educacionales, cuatro religiosas, una administrativa y una gubernamental, entre otros usos.

Arquitectura y crecimiento urbano

A principios del siglo xx, la vía se consolida como conector de la expansión de la ciudad tradicional hacia el norte, ubicándose sobre ella principalmente viviendas unifamiliares

y algunas tipologías comerciales, de modo que prevelece su carácter residencial, aun cuando desde sus inicios se demuestra cierta diversidad funcional con la presencia de algunos galpones automotrices y cines, que hoy mantiene y consolida. A partir de la década de 1950, los planes reguladores aplicados ordenan el equipamiento urbano e inician un proceso de transformación de la vía hacia su especialización como eje comercial. Se construyen nuevas edificaciones comerciales y se adaptan las viviendas existentes a los usos comerciales en demanda.

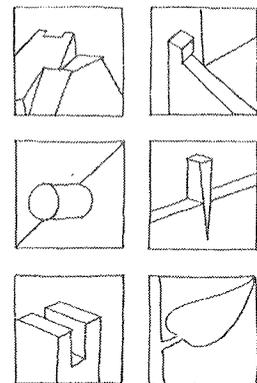
Desde la década de 1970, el acelerado crecimiento demográfico de la ciudad genera requerimientos importantes en cuanto a la dotación de servicios, los cuales se ubican hacia el norte de la ciudad para atender la creciente demanda poblacional ubicada en esa zona. Se produce la prolongación de la vía en esta dirección y se construyen nuevos desarrollos en terrenos vacantes existentes como producto del *boom* inmobiliario. Igualmente, el proceso de renovación urbana que se produce en el Centro Histórico durante el mismo periodo hace que en la parte sur de la vía se construyan grandes volúmenes comerciales que sustituyen el grano original característico de las viviendas tradicionales, para cubrir una mayor demanda de productos y servicios de los habitantes de la ciudad.

Con estas consideraciones históricas previas, el estudio permitió identificar, a través de la relación entre las variables “tipo de grano”, “ubicación” y “uso”, tres sectores, o tramos, con características propias y que validan los estudios acerca del crecimiento de la ciu-

dad. Se identificó un *primer sector* entre la Avenida Padilla (límite norte del núcleo fundacional de la ciudad) y la Calle 59 (hacia el norte) (figura 1), que evidencia la presencia de un grano fino, característico del uso original residencial unifamiliar que cambia a comercial. Esta adaptación es producto de la acción de pequeños y medianos inversionistas privados como respuesta al cambio de vocación de la vía, al aumento de la circulación vehicular y al poco o ningún control de las variables urbanísticas por parte del sector público. Aunque el sector público ejerció acciones en el diseño del espacio público en el pasado (1950), en la actualidad el sector evidencia un deterioro espacial y perceptual notable.

Un *segundo sector*, comprendido entre la Calle 59 y la prolongación Circunvalación 2, está representado por un grano grueso y parcelas de mayor dimensión, y en él se han implantado edificaciones comerciales planificadas a escala de ciudad y viviendas multifamiliares tipo torre, producto de la inversión privada. Igualmente se evidencia un aporte más acertado de este sector económico a la conformación del espacio urbano, respetando las variables urbanísticas e integrando en un mismo diseño los usos residencial y comercial.

Con la expansión de la vía hacia el norte de la ciudad, en el tramo identificado como el *tercer sector* —entre la prolongación Circunvalación 2 y la Avenida Milagro norte—, el sector público busca facilitar la comunicación entre el centro y las zonas periféricas del área urbana. Sin embargo, con esta expansión se consolidan, en un lapso de treinta



años, desarrollos habitacionales tipo conjuntos residenciales cerrados y urbanizaciones, planificados y controlados por el sector privado. Éstos representan la nueva arquitectura –globalizada, dispersa y oculta– y consolidan el carácter residencial del tramo. Como producto de la implantación de esta tipología se promueve una transformación del eje, insertándose recientemente edificaciones tipo franquicias internacionales y centros comerciales tipo *mall*, sustentadas por la clase media y media-alta que se residencia en la zona norte de la ciudad. El sector público interviene en la consolidación de la vía mejorando su perfil y aportando el ornato y el equipamiento necesarios –ausentes en los tramos anteriores–, como respuesta a la presión de un sector inmobiliario con mayor actuación en la ciudad.

Los tres tramos comprenden la totalidad de la extensión geográfica de la vía, ya que existen barreras físicas y naturales que impiden su crecimiento en el sentido norte-sur. A nivel urbano, sólo queda la oportunidad de mejorar la conectividad de la vía con los ejes transversales o próximos y la calidad del espacio público. Con respecto a las edificaciones, aún existen áreas vacantes para nuevas propuestas de inserción, principalmente en el tercer sector, y oportunidades de mejorar la calidad de los edificios existentes y propiciar políticas de preservación de los edificios con valor patrimonial.

Arquitectura y estilística

La variable “estilística” permitió, como herramienta de diagnóstico, interpretar el proce-

so de asimilación y adaptación de los códigos estilísticos universales, tanto por parte de profesionales como por la cultura popular o no profesionalizada, en la producción arquitectónica local. En este sentido, al evaluar el caso de estudio se concluye que en la vía existe una representatividad de los estilos que han caracterizado a la ciudad desde finales del siglo XIX hasta el siglo XXI y que van desde el eclecticismo hasta las manifestaciones recientes del estilo posmoderno.

La universalidad de la estilística está afectada en muchos casos; de allí que se produzcan arquetipos locales que aportan nuevos lenguajes formales. La tabla I expone las variantes asimiladas por cada estilo en cuanto a volumetría, fachadas, vanos, ornamentos y materiales, como una manera de tipificar estilísticamente el estudio de cada unidad arquitectónica de la base de datos.

Al relacionar los datos de la caracterización estilística, la ubicación histórica y la localización geográfica se evidencia una mayor heterogeneidad estilística en el primer sector y una menor, aunque perceptible, en el segundo. Igualmente, en el tercer sector predomina la homogeneidad estilística, por ser un área con desarrollo urbano de reciente data. La presencia de los estilos está asociada a la antigüedad de los tramos. Es así como el primer sector, tramo inicial de la vía, sometido a un mayor proceso de sustitución e intervención no controladas, alberga la mayor diversidad estilística. Este grado de intervención se debe al proceso de constante transformación que caracteriza el desarrollo urbano de la Maracaibo del último siglo. En este sentido, se demuestra que el tercer

sector, por ser de reciente data, mantiene sus usos, su estructura edilicia y su estilística original.

Los resultados obtenidos en la base de datos revelan la presencia de algunas edificaciones

de estilo ecléctico y de tipo residencial, correspondientes a finales del siglo XIX y mediados del siglo XX, que en la actualidad presentan una modificación significativa de sus elementos estéticos, debido a su adapta-

TABLA I

SÍNTESIS DE LA CARACTERIZACIÓN ESTILÍSTICA

Denominación estilística	Características				
	Volumetría	Fachada	Vanos	Ornamentos	Materiales
Ecléctico	Compacta	Frontones clásicos, balaustradas, columnatas con capiteles de distintos órdenes o elementos de los diferentes estilos que mezcla	Ventanas rectangulares rodeadas de molduras, con pórticos en el acceso principal o arcadas de diferentes estilos	Molduras, balaustradas y pilastras alusivas a diferentes estilos	Ladrillo y argamasa, madera, yeso, mármol, hierro como material decorativo en vanos, techo de teja
Neocolonial	Juego de volúmenes, a veces reflejo de la organización funcional interna	Techos a dos y cuatro aguas, cubiertos de tejas	Ventanas con balaustradas, otras con balcones o rematados por salientes con tejas. Acceso enfatizado con arco	Diferentes texturas dadas por la utilización de remates en los arcos o los muros con piedra o adobe	Muros generalmente revocados con cal. Predominio del color blanco combinado con el color de la madera y la teja o el hierro forjado
Art déco	Volumetría compacta que juega con formas curvas y lineales, techo plano	Plantas con configuración geométrica. Elementos verticales. Escalonamiento en el remate. Color blanco con detalles de color en el ornamento	En bandas verticales u horizontales o ventanas redondas tipo barco, rodeadas de molduras	Profusión de molduras, cornisas y adornos con motivos geométricos tanto en el exterior como en el interior	Bloques de vidrio, acero, cemento, yeso. Los más sofisticados se combinan con mármoles, bronce, etc.

territorios 14

Continuación Tabla 1

Moderno 1950	Formas y figuras simples, techos planos con voladizos. Predominio del cubo, del Paralelepípedo. Relación forma-función.	Asimetría, composición de carácter geométrico. <i>Brissoleil</i> o quiebrasol. En fachada predomina el plano.	Diferentes tamaños: planos completos, énfasis vertical u horizontal, enmarcados por salientes rectilíneos.	Barandas metálicas tipo barco. <i>Brissoleil</i> o quiebrasol	Concreto armado, vidrio, mosaicos, perfiles metálicos, granito, mármol
Moderno 1960-1970	Bloque laminar	Acceso: techo plano y delgadas columnas. Predominio del blanco con detalles en color	Bandas horizontales		
Moderno 1980-1990	Torre en forma de prisma rectangular. Puede sobresalir el núcleo de servicio. Predominio de lo macizo. Formas escultóricas	Trama estructural define modulación. Uso de malla tridimensional o <i>brisesoleil</i> . Bandas horizontales o verticales: exaltación de antepechos, losas	Ventanas y antepechos como bandas continuas	Quiebrasoles de concreto se repiten en todas las fachadas	Concreto armado a la vista, uso de cerámicas, caicos, piedras de río y lajas, concreto de obra limpia
Posmoderno	Predominio de formas puras	Superficies acristaladas. Fachadas planas. Accesos definidos por dobles alturas. Composiciones definidas por la geometría Fachadas ornamentadas. Uso de colores pasteles	Muro cortina	Dado por el material Repeticiones del repertorio clásico y <i>art déco</i> . Uso de arcadas, frontones, columnatas, molduras, planos cuadrículados	Granulite, revestimiento en concreto de obra limpia, vidrio ahumado y espejo Yeso, friso

Continuación Tabla 1

Moderno 1990-2000	Grandes dimensiones	Modulación estructural. Uso de grandes pantallas	Grandes dimensiones	Dado por el material	Pórticos de concreto y mampostería. Predominio de acero, vidrio y metal
	Repetición de códigos formales característicos del moderno de décadas anteriores				
Franquicias	Las características provienen de simbologías formales asociadas a la imagen corporativa de las diferentes marcas, ya sean del contexto nacional o internacional				
Popular	Arquitectura realizada sin arquitectos, que reproduce elementos de diferentes estilos				

TABLA 2
EDIFICACIONES Y ESTILOS IDENTIFICADOS

Clasificación estilística	Número de edificaciones	%
Ecléctico	15	3,5
Neocolonial	49	11,4
<i>Art déco</i>	5	1,2
Moderno 1950	37	8,6
Moderno 1960-1970	97	22,6
Moderno 1980-1990	26	6,1
Posmoderno	21	4,9
Moderno 1990-2000	10	2,3
Moderno 1980-2000	14	3,3
Franquicias	9	2,1
Popular	146	34,0
TOTAL	429	100

ción a usos comerciales. El estilo neocolonial corresponde a viviendas aisladas construidas en las décadas de 1940 y 1950 y ubicadas en el primer sector y a varias urbanizaciones y conjuntos cerrados de data más reciente localizados en los sectores segundo y tercero. De este grupo, las edificaciones construidas entre 1940 y 1960 son las más intervenidas. El estilo *art déco* sólo se identifica en pocos casos, ubicados en la primera zona de ex-

pansión de la vía, próxima al centro de la ciudad (figura 1), y que acompañan las tipologías que se introducen con la modernidad (cines y galpones automotores). Igualmente, existen representaciones del estilo moderno 1950 en edificaciones destinadas originalmente a viviendas, locales y pequeños centros comerciales, edificios de oficinas y edificios escolares, entre otros, que surgieron como respuesta a las nuevas demandas de servicios que acompañaron el crecimiento urbano a medida que éste se alejaba del núcleo fundacional y se consolidaba el desarrollo residencial en los alrededores del cruce con la Calle 77 (Avenida 5 de Julio). Este fenómeno de respuesta comercial a las demandas residenciales es similar al que actualmente ocurre en el tercer sector. El estilo moderno, en sus distintas manifestaciones (1960-2000), predomina en la vía, destacándose un mayor número de edificaciones correspondientes al moderno 1960-1970, localizadas en el primer y el segundo sectores, las cuales sustituyen los desarrollos de las décadas de 1940 y 1950 y caracterizan las nuevas intervenciones que

territorios 14

acompañan el crecimiento urbano hacia el norte. A partir de la década de 1980 convive el estilo moderno con el posmoderno. El lenguaje historicista que caracterizó gran parte de la propuesta posmoderna se asume en los nuevos desarrollos habitacionales cerrados, diseñados como conjuntos de viviendas unifamiliares acompañadas de áreas verdes que pretenden devolver la calidad de vida perdida en la impersonalidad de las viviendas multifamiliares del moderno, para lo cual se recurre a un vocabulario nostálgico, con remembranzas del historicismo, del neocolonial o del *art déco*.

Un estilo que se encuentra disperso y tiene relevante representatividad en el desarrollo de la vía, tanto en el primer como en el segundo sector, es el que hemos denominado "popular", cuyo único objetivo es la utilidad, sin ningún tipo de vínculo con la arquitectura histórica ni pretensiones artísticas. Esto nos hace emitir la hipótesis de que estos sectores se transformaron con mínima intervención del sector público en el ramo inmobiliario. Esta característica estilística popular predomina en los sectores donde existe mayor diversidad funcional, hecho que contrasta con la imagen urbana del tercer sector, donde aún prevalecen las intervenciones planificadas, realizadas por profesionales siguiendo las normativas urbanísticas establecidas por la municipalidad.

Conclusiones

El análisis del corredor vial Las Delicias, testimonio de la historia de la ciudad de Maracaibo desde sus orígenes como pasaje de los

primeros tranvías que unían la ciudad primitiva con la moderna ciudad del siglo xx y contenedor del desarrollo propio de ese siglo, expone un claro ejemplo de la ausencia de una cultura de conservación o preservación del pasado histórico de la ciudad, carencia por culpa de la cual se destruyen indiscriminada y periódicamente áreas o edificios de valor histórico, cultural y arquitectónico, fragmentando su memoria colectiva. Esta realidad no es exclusiva de Maracaibo, ya que también se manifiesta en otras ciudades venezolanas.

Si bien el patrimonio de la ciudad ha sido muy intervenido y ha estado sujeto a múltiples modificaciones en función de políticas de Estado, con este trabajo se identifica y se registra el patrimonio moderno, el cual, por su reciente data, puede verse sujeto a políticas de conservación que deben aplicarse a la mayor brevedad posible. Conservar el patrimonio marabino moderno debe ser una tarea dirigida a estimular no sólo el aspecto económico sino también el valor de la memoria colectiva en mejora de las condiciones sociales, culturales, arquitectónicas y urbanas. Creemos que los esfuerzos de conservación de edificios con valor cultural son capaces de neutralizar las presiones que provienen del sector de bienes raíces. Este objetivo es difícil de lograr, como lo demuestra la rápida desaparición de valiosos edificios y sectores de la ciudad con valor patrimonial. Revertir este proceso es una tarea difícil que requiere cambios importantes en la apreciación social y en las políticas y prácticas de gobierno, así como en las tendencias y modas prevalecientes en la industria inmobilia-

ria. Un primer paso lo han dado quienes han estudiado los distintos estilos y sus representaciones en los distintos periodos históricos de la ciudad. Nuestra contribución es la documentación sistemática que llevamos a cabo para profundizar los estudios de historia, teoría de la arquitectura y urbanismo de la ciudad. La base de datos será vista como un proceso continuo que se alimentará a medida que se evalúen nuevas áreas y se incorporen nuevas transformaciones.

En ciudades de cuyo proceso urbano arquitectónico no existe un registro sistematizado y digitalizado, este tipo de proyectos tiene grandes limitaciones en cuanto a lo disperso de la información, la dificultad para establecer redes de cooperación y la falta de datos (deficiente sistema de catastro). Las edificaciones en estudio no tienen regulaciones que controlen sus modificaciones. La falta de interés –de *conciencia colectiva*–, así como las limitaciones económicas que afectan desde la toma de decisiones hasta la disponibilidad de presupuesto para la adquisición de equipos, *software* especializado y contratación de personal, contribuye a esta problemática. Sin embargo, consideramos que este proyecto servirá de plataforma para futuros análisis del crecimiento y la transformación de la ciudad de Maracaibo. El apoyo institucional es importante, y la voluntad política de desarrollar y crear en los proyectos integrales de conservación debe ser sostenida.

Este artículo presenta los primeros resultados de la aplicación de la metodología, la cual permite múltiples posibilidades de reconstrucción, interpretación y análisis tanto del edificio como del proceso urbano, hasta

recrear, a través del modelaje del crecimiento urbano, las distintas etapas históricas de la ciudad. Igualmente, la relación entre los datos permitirá la identificación de atributos que determinen edificios o sectores con valor patrimonial para su posterior inclusión en el inventario de patrimonio del Estado, además de alimentar el inventario de los registros catastrales de la ciudad.

Analizando la producción estilística se podrán inferir el imaginario colectivo (actores) y los condicionantes que generan esa producción en un momento determinado; tal es el caso, producto del presente estudio, de la asimilación de la arquitectura popular, la cual amerita mayor atención, ya que representa el modelo más frecuente y de mayor impacto en la degradación de la imagen urbana. Así mismo se podrán generar patrones urbanos, modelos tipológicos más amplios y pautas para la conservación del patrimonio local insertando nuevas tipologías no presentes en Las Delicias. En una segunda fase, aprovechando la experiencia en la aplicación de la herramienta, se han emprendido la reconstrucción histórica y la interpretación estilística de la Avenida Bella Vista y del Centro Histórico, importantes sectores en la dinámica de crecimiento urbano.

Bibliografía

Alcalá, J. y Petit, N., 1991, "Estudio de los valores de la arquitectura historicista en el área urbana de la ciudad de Maracaibo" (trabajo inédito), Maracaibo, Universidad del Zulia (Facultad de Arquitectura).

- Bouciri, D.; Chourio, M.; Gómez, O. y Morillo J., 1997, *Producción y circulación de bienes inmobiliarios en asentamientos urbanos no controlados de Maracaibo. Caso Virgen del Carmen*, Maracaibo, Universidad del Zulia.
- Browne, Marshall, 1989, *Otra arquitectura en América Latina*, México, Gustavo Gili.
- Cuberos, Ricardo, 1996, "Sistema de Información Documental de Bienes Inmuebles (Sidbin)" (trabajo especial para optar al título de Magister Scientiarum en Arquitectura, Mención Computación), Maracaibo, Universidad del Zulia.
- Ching, Francis, 1982, *Arquitectura: forma, espacio y orden*, México, Gustavo Gili.
- Faria, Tubal, 1982, "Crónica gráfica del desarrollo urbano de Maracaibo en los últimos 50 años" (trabajo inédito), Maracaibo, Universidad del Zulia (Facultad de Arquitectura).
- Gutiérrez, Ramón, 1983, *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*, Madrid, Cátedra (Anuales Arte Cátedra).
- Petit, N.; Quijano, E.; González, V. y Rodríguez, L., 2002, "Una puerta de entrada a la modernidad: Terminal Grano de Oro de Maracaibo", en *Edificar*, año 5, núm. 9-10, p. 23.
- Quijano, Elisa; Machado, M.; Quijano, E. y Rodríguez, E., 1994, "La otra ciudad. La génesis de la ciudad petrolera de Maracaibo" (trabajo inédito), Maracaibo, Universidad del Zulia (Facultad de Arquitectura) - Condes - Luz.
- Waisman, Marina, 1972, *La estructura histórica del entorno*, Buenos Aires, Nueva Visión.

