

Nilda BERMÚDEZ  
Isabel PORTILLO

## RESUMEN

Para el último tercio del siglo XIX, Maracaibo experimenta cambios en su estructura urbana y en la arquitectura de sus edificios, que simbolizan el paso de la condición de colonia a la de república. La ciudad presenta un bienestar económico que deriva de la floreciente actividad del circuito agroexportador, desarrollada por la élite comercial, con el apoyo de grupos políticos e intelectuales, quienes operaron como promotores del proyecto de modernización de la urbe.

El presente artículo constituye un intento de aproximación a la ciudad de Maracaibo para finales del siglo XIX e inicios del siglo XX; surge a partir de la investigación "La ciudad a través del tiempo". Se trabaja sobre la revisión de fuentes escritas por autores de la época e imágenes fotográficas, muchas de ellas inéditas, encontradas en archivos locales, que muestran una visión idealizada de la realidad urbana de Maracaibo del novecientos, una ciudad moderna y cómoda, organizada para satisfacer las necesidades de vida de sus moradores, especialmente de los grupos dominantes.

## PALABRAS CLAVE:

ESTADO ZULIA, MARACAIBO, SIGLO XIX- INICIOS SIGLO XX, ELITES, CRÓNICAS Y FOTOGRAFÍAS, IMAGINARIO.

## MARACAIBO A FINALES DEL SIGLO XIX E INICIOS DEL SIGLO XX.

### El reencuentro con la imagen de una ciudad, a través de los relatos y las fotografías

ARTÍCULOS

## ABSTRACT

During the last three decades of the nineteenth century, Maracaibo experiments a series of changes in its urban structure and architecture, which symbolize the path from a colony to a republic. The city achieves an economic well-being which derives from the flourishing activity of an agricultural exporting circuit, developed by the commercial elite with the help of political groups and intellectuals, which act as the promoters of the modernization project of the city.

This paper is an approximation of the city of Maracaibo as it was in late nineteenth century and beginning of the twentieth century; and is the product of the research project "La Ciudad a través del Tiempo". Material is obtained from writers of the period and photographic images, many of them never published before, which were found in local archives and portray an idealized vision of nineteenth century Maracaibo, a city which was modern and comfortable, organized to satisfy the necessities of its dwellers, especially those of the dominant groups.

## INTRODUCCIÓN

El final del siglo XIX venezolano estuvo marcado por la idea del progreso que se materializó en la modernización de las viejas estructuras heredadas de la colonia, particularmente a partir de la llegada de Guzmán Blanco al poder cuando se introducen en la ciudad de Caracas novedades en todos los órdenes, inspirados en el «modelo francés» principalmente y que cambiaron no sólo su rostro urbano, sino también las costumbres y el control sobre las actuaciones sociales del colectivo. Dichos cambios tendieron a hacer más civilizada la vida de la sociedad del momento.

Maracaibo también se inscribe dentro de esta idea de progreso y civilización, que influencia el pensamiento de la clase elitesca local, preconizada por los intelectuales e impulsada por los comerciantes criollos y extranjeros conjuntamente con la dirigencia política regional y los representantes del gobierno guzmancista, en particular el ingeniero Muñoz Tébar, con su actuación desde la presidencia del estado. El desarrollo urbano y el avance cultural de Maracaibo para este período refleja una vida económica pujante y la acción de grupos dirigentes que tienen acceso a «construir» y a «transformar» esa ciudad, como una forma de legitimarse y de obtener prestigio dentro de la estructura social.

Tanto el «deber ser», expresado en las ordenanzas, reglamentos, decretos y disposiciones oficiales, como la obra material que se ejecutó, coloca a Maracaibo en la órbita de la

modernidad decimonónica. Entre 1870 y 1900, se produce la modificación de la imagen urbana de Maracaibo. Es el lapso en el cual se generan cambios en edificios públicos y privados, tanto en escala como en estilos y funciones; se introducen novedades en el transporte público y comercial-lacustre con la aparición del tranvía y la modernización de la flota naviera; se construyen nuevas plazas; se remodela la Plaza Bolívar, la Plaza Baralt, el mercado y el malecón; se extienden los límites de la ciudad hacia la periferia, que es ocupada por establecimientos industriales y artesanales donde comienzan a aparecer nuevas tipologías de viviendas al estilo de los tipos hatos y villas, de inspiración tradicional y europea.

El presente artículo pretende reconstruir parcialmente el proceso urbano de Maracaibo en la época comprendida entre finales del siglo XIX y principios del XX a partir de lo que refleja el imaginario de las élites, particularmente en testimonios escritos y fotográficos. Por imaginario se entiende el universo mental que se manifiesta en la representaciones que una sociedad se forma de sí misma y de las relaciones que se dan entre sus miembros o acerca de la justicia, de la economía, de la vida social y urbana, etc. en un tiempo y lugar determinado. Elite refiere el grupo minoritario influyente o destacado en las distintas áreas de la vida económica, social, cultural, política, intelectual, militar, eclesiástica, etc., conocido en Latinoamérica como los "notables".<sup>1</sup> En la Maracaibo del período estudiado, la élite estaba conformada por una minoría social perteneciente al

1/ Estas definiciones se fundamentan en las teorías del historiador François Xavier Guerra expuestas en un Ciclo de Conferencias dictadas en el Centro de Estudios Históricos de la Universidad del Zulia en 1987 y en su obra: *México, del Antiguo Régimen a la Revolución*. También en la obra de Armando Silva: *Imaginarios urbanos*.



alto y medio comercio y a las finanzas, tanto criollo como extranjero, junto a los políticos, profesionales e intelectuales.

Las fuentes escritas comprenden relatos y crónicas de visitantes y moradores, testigos de la época, que dejaron sus impresiones sobre la ciudad. Entre éstos destacan el alemán Antón Goering con su descripción de Maracaibo aparecida en la revista mensual "El Zulia Ilustrado" de 1889; Silvestre Sánchez con su "Breve historia de la Sección Zulia" de 1883; Jesús María Portillo con su obra "La ciudad de Maracaibo" de 1890; Jesús María Rivas con sus obras "Costumbres zulianas" de 1883 y "El comercio de Maracaibo" de 1912; José Ignacio Arocha con el "Diccionario geográfico, estadístico e histórico del estado Zulia" de 1894; los artículos de José Domingo Medrano publicados en el diario "El Mentor" en 1880 y de Pedro Turbet en "El Fonógrafo", los escritos personales de la alemana Elizabeth Gross publicados bajo el título "Vida alemana en la lejanía" (1883-1896). Estas fuentes revelan fundamentalmente el imaginario del sector dominante, maracaibero y extranjero. Ello condujo a dar la visión de una ciudad idealizada, en la que no aparecen rasgos esenciales de la ciudad vivida, llena de contradicciones y problemas. Por eso hablamos de una reconstrucción parcial que nos aproxima al conocimiento de la Maracaibo que vieron cronistas, intelectuales, fotógrafos y extranjeros que percibieron elementos urbanos y cotidianos que representaban sus aspiraciones y mentalidad. Las fuentes de origen popular son escasas o inexistentes y ello se explica por el poco o nulo acceso que esos sectores tenían a los instrumentos de difusión de la época.

En cuanto a fuentes es importante resaltar el uso de la fotografía como medio de apropiación del objeto del conocimiento. La fotografía, al igual que el testimonio oral o audiovisual, son fuentes no tradicionales que hoy en día tienden a ser revalorizadas por los investigadores, sin que ello signifique el abandono de la fuente escrita, necesaria

para lograr una interpretación objetiva y más amplia del asunto estudiado. Estos recursos son elementos válidos para el análisis y descripción de la realidad, en este caso histórica, y fuentes de primer orden para el investigador contemporáneo.

En la investigación "La ciudad a través del tiempo" se ha utilizado particularmente la fotografía como fuente documental y como recurso metodológico para acercarnos a la vida urbana de la Maracaibo del momento y al imaginario de los grupos prominentes de esa sociedad, para quienes fue un medio de hacer representar su mundo. A través de la imagen fijada en nitrato de plata, los miembros de los sectores pudientes de la ciudad conservaban para la posteridad no sólo sus rostros y vida familiar, sino también los símbolos edificados que sobresalieron y se convirtieron en emblemas de la prosperidad y progreso de la Maracaibo decimonónica. La élite comercial, política e intelectual construyó una ciudad cónsona con sus aspiraciones y requerimientos, con su necesidad de vivir en una urbe moderna, más a tono con los nuevos tiempos y que proyectara una imagen acorde con la floreciente vida económica alcanzada. Esas referencias marcan los recuerdos iconográficos que hoy se tienen de la ciudad de las postrimerías del diecinueve y primeras décadas del veinte.

Las fotografías junto con las crónicas y relatos, reflejan una visión interesada e incompleta de la realidad y responden a un punto de vista o percepción estética. Estas fuentes manifiestan aspectos restringidos de la vida de Maracaibo, pero no por ello dejan de constituir documentos de primer orden para el propósito de la investigación.

La información que aportaron sirvió a su vez de insumo para la elaboración de varios planos, a partir de un plano matriz de 1889, a través de los cuales se visualiza la imagen general de esa ciudad que se había descrito verbal y fotográficamente. En ellos aparecen señalados su estructura y organización



urbana, los lugares y escenarios importantes donde se daba la vida cotidiana, los caminos y rutas por donde transitaban los tranvías, las calles y expansiones urbanas y las edificaciones más destacadas.

Con este método de apropiación del conocimiento se intenta ofrecer al lector una forma de “ver” una ciudad que ha perdido la mayoría de las referencias urbanas y arquitectónicas que la vinculaban con su pasado histórico.

El artículo se estructura en tres partes: 1. Vida económica, 2. Vida social y cultural y 3. Maracaibo, la ciudad para finales del siglo XIX e inicios del siglo XX.

A través de ellas se ofrece una visión de las referencias importantes en la vida de la ciudad de entonces, a partir del ambiente, modo de vida y arquitectura de Maracaibo, para el período.

### 1/ VIDA ECONÓMICA DE MARACAIBO

Para finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, Maracaibo era una ciudad mercantil marcada por su condición de puerto y eje del circuito agroexportador más importante del occidente de Venezuela, completamente consolidado para ese período. La ciudad-puerto actuaba como sitio de concentración de la producción agrícola procedente del *hinterland* andino y colombiano y como punto de distribución hacia los centros nacionales e internacionales.

El próspero comercio que se daba en el amplio circuito agroexportador movido desde esa ciudad, presentó indicadores muy claros del desarrollo que logró, como son: la infraestructura portuaria, el movimiento del tráfico marítimo-lacustre, los ingresos aduanales, las situaciones del comercio interior y exterior, el surgimiento de compañías bancarias y aseguradoras, la inversión en transporte de productos;

además del influjo que recibe la ciudad en obras de infraestructura urbana y arquitectónica.

Los relatos y memorias de extranjeros que vivieron o transitaron por esta ciudad, así como la información que aportan escritores locales de finales de siglo pasado y otros actuales, permiten una aproximación a esa vida económica próspera que vivió Maracaibo durante las últimas décadas del siglo pasado y las primeras del presente (Ver Foto 1).

Elizabeth Gross, una alemana que vivió en Maracaibo entre 1881 y 1893, escribió unas cartas a manera de diario personal, recopiladas en el libro “Vida alemana en la lejanía”, publicación de la Asociación Humboldt, en 1989; en él Elizabeth Gross da testimonio de la ciudad que ella percibió, donde la vida de pobres y ricos se desenvolvía en una monotonía sólo interrumpida cada tanto tiempo por algunos eventos sociales y culturales, como presentaciones de artistas en el Teatro Baralt, la retreta, paseos por el lago, una ciudad que según ella “...carece de incentivos para actividades de tipo espiritual y solamente se vive para ganar dinero...” (Gross, 1989, p. 62).

Es comprensible que a los ojos de una mujer europea, de diferente cultura, aquella ciudad resultase monótona y le impactase la intensa actividad económica que en ella se daba. En efecto, Maracaibo desarrolló en el último cuarto de siglo XIX una floreciente economía (Ver Foto 2), centrada en el comercio del café y cuyo signo más evidente según el arquitecto Miguel Sempere en su trabajo de investigación *Ciudad y arquitectura* es, “...la aparición de las compañías anónimas como instrumento de canalización de excedentes, así como en el ámbito de su acción, que sustituye y supera ampliamente aquellas formas de participación definidas por las Juntas de Fomento...”. (Sempere, 1991. Tomo V, pp. 461-462).

El capital privado local, tanto extranjero como criollo, ante la

**FOTOS 1, 2, 3 y 4**

**LA CALLE DE LA  
MARINA**

**EL PUERTO DE  
MARACAIBO**

**LA ESTACIÓN DE LA  
CEIBA**

**LA CALLE DEL  
COMERCIO**



A orillas del puerto, la calle de La Marina, muestra sus grandes casas comerciales y la pujante actividad de carga y descarga de productos.



Embarcaciones grandes y pequeñas: vapores, barcos de vela y piraguas que entran y salen. En el fondo, la Aduana, destacando por sus dimensiones, testimonio de la importancia del movimiento mercantil en el puerto, para finales del siglo XIX.



Punto donde inicia el recorrido el "Gran Ferrocarril del Táchira", desde este puerto hasta Motatán.



Vista hacia el este, cruce con la Plaza Baralt; a la derecha, el Mercado de Abastos; a la izquierda las casas comerciales Steinworth y Cia., Breuer Moller y Cia. y el primer banco de la ciudad, el Banco de Maracaibo.



bonanza de los excedentes que generaba la actividad económica de exportación e importación, extiende su área de acción hacia la inversión en transporte, finanzas, producción de bienes, servicios y equipamiento urbano. El Estado participó en muchas de ellas y algunas partieron de la iniciativa gubernamental.

En el transporte se incrementó la inversión, dada la importancia que éste tenía tanto por la vía lacustre como terrestre para garantizar el traslado de mercancías y productos desde los mercados a las zonas productoras y viceversa. Durante este período muchas compañías navieras de capital foráneo o criollo habían invertido en la adquisición de sus propios vapores para el transporte de mercancía y pasajeros, a través de las diversas rutas internas del circuito comercial del lago.

En el transporte terrestre también se dio la presencia de capital privado, especialmente en las zonas productivas cafetaleras o conectadas con su comercialización, destacándose los casos de la "Sociedad Anónima Ferrocarril de La Ceiba" de Benito Roncayolo, quien también fundó en 1888 la compañía "Ferrocarriles de Trujillo", fusionando ambas en 1895 en el "Gran Ferrocarril de La Ceiba" (Ver Foto 3); así mismo ocurrió con el "Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía" y con el "Gran Ferrocarril del Táchira" de empresarios criollos locales (Sempere, 1991, p. 465).

En las finanzas, el hecho más importante que se registró en esta época fue la creación del primer banco de la ciudad, en 1882, conocido como "Compañía Anónima de Maracaibo", destinado a suplir las funciones que habían cumplido hasta entonces las casas comerciales, al ocuparse de la circulación, depósitos y descuentos de valores (Ver Foto 4). Dos hechos más demuestran la bonanza del momento: la fundación de la Cámara de Comercio en 1895 y la Bolsa de Valores creada a principios del siglo XX (Besson, 1973, pp. 664-665).

En cuanto a la producción de bienes, aunque era la rama menos desarrollada debido a la dependencia de los productos y bienes de consumo que llegaban del extranjero, existían varias fábricas donde se elaboraban productos destinados básicamente al consumo interno y a la comercialización dentro del circuito interno marabino. Según Juan Besson, en Maracaibo existían para 1885, las siguientes fábricas e industrias: "...1 planta de alumbrado eléctrico, 5 fábricas de sombreros, 1 de cerámica, 6 de cigarrillos, 2 de velas esteáricas, 8 de velas de sebo, 5 de velas de cera, 1 fábrica de sobres, 3 de fuegos artificiales, 6 de jabón, 2 de fideos, 1 de fósforo, 3 de escobas, 12 de esteras, 3 de grabados en mármol, 1 de lavado por vapor, 1 fábrica de cerveza, 1 aserradero, 10 alfarerías, 8 alambiques, 6 tene-rías, 1 fábrica de hielo, 2 neverías, 2 laboratorios químicos, además de muchas pequeñas industrias que daban sustento a numerosas familias" (*Ibid.*, p. 643). La mayoría eran de características artesanales, con un reducido personal e inversión, a excepción de la fábrica de cerveza y la compañía destiladora.

La actividad de exportación registraba entonces la salida no sólo de café y cacao, sino de gran variedad de productos y mercaderías derivadas de la explotación agrícola y pecuaria, así como la proveniente de la actividad artesanal y de las pequeñas industrias y fábricas de la región.<sup>2</sup>

En 1895, la Aduana percibió por venta marítima, Bs. 5.427.906,60 y por la terrestre se recolectó Bs.

2/ Juan Besson aporta la siguiente información, sobre otros productos que constituían también importantes renglones de exportación, como los buches de pescado, cueros de res, de chivo, maderas de construcción, carbón mineral y vegetal, bocadillos y otros dulces, corteza de quina, plátanos, calzado, cotizas, aceite de coco, almidón, cajas desarmadas, sombreros, aguardiente de caña, medicinas, papelón y muchos otros (Besson, 1973, p. 644).



1.900.822,40; por la barra habían entrado “21 vapores y gran número de goletas, con 1.371 pasajeros y salieron 1.322 pasajeros. Del interior del lago llegaron 42 vapores, con 2.820 pasajeros y regresaron con 2.793” (*Ibid.*, p. 644). Lo descrito refleja el intenso tráfico naviero y la movilización que generaba la actividad comercial y mercantil de Maracaibo en este tiempo (Ver Foto 5).

El florecimiento económico también se evidenció en los servicios y equipamientos urbanos de la época mediante la intervención de las compañías anónimas. Entre las obras urbanas encontramos el mercado de Abastos, el Teatro Baralt, el nuevo cementerio de Las Delicias, los muelles, malecones, aduana, el servicio de teléfono, la electricidad, el agua, el tranvía de tracción animal que aparece en 1884, con la línea de Los Haticos al nuevo mercado y luego en 1886 con una nueva línea entre el mercado y El Empedrado, que se extendió hasta El Milagro, en 1889. También se creó el Tranvía Central que cubría la ruta del mercado y el nuevo cementerio; la del Ferrocarril de Bellavista que inició actividades en 1891 haciendo el recorrido entre el mercado y el nuevo matadero municipal. Todas estas líneas de transporte urbano se convirtieron en el elemento propiciador del proceso de expansión de la ciudad hacia la zona de Los Haticos, Delicias, El Milagro y Bella Vista (Ver Foto 6).

Algunos investigadores que han estudiado el proceso político de la región para el siglo XIX han visto este empeño de la élite como una reafirmación de la condición autonomista y de

la defensa del espacio social y económico que controlaban y que aflora en momentos coyunturales difíciles.<sup>3</sup>

## 2/ VIDA SOCIAL Y CULTURAL

Ese mundo de vida económica vigorosa fue el que presencié Elizabeth Gross y el que quizá le hizo exclamar que en Maracaibo “solamente se vive para ganar dinero”, desatendiéndose, a su juicio, las cosas del espíritu. Sin embargo, esa floreciente economía se reflejó en el progreso y desarrollo sociocultural que presentaba la ciudad para el último cuarto del siglo XIX y que, indudablemente, se vio impulsado por la necesidad de los grupos dirigentes locales de expandir sus inversiones y de mostrar una pujante ciudad cónsona con el nivel económico alcanzado. Estas acciones coincidieron con la gestión oficial de mandatarios regionales de la talla del doctor Jesús Muñoz Tébar, quien emprendió la realización de importantes obras públicas e impulsó la participación privada (*Ibid.*, p. 638).<sup>4</sup> Además, durante todo este período particularmente marcado por los embates del poder central contra la autonomía del Zulia, la colectividad maracaibera se empeñó en demostrarle al gobierno de Caracas que podía resolver domésticamente los problemas internos, manteniendo de esa forma la autonomía de gestión.

No menos próspero fue ese período en el aspecto cultural, con acierto llamado “época de oro” de Maracaibo, pues tanto la educación como las manifestaciones intelectuales

3/ Ver Arlene Urdaneta. *El Zulia en el septenio de Guzmán Blanco*; Héctor Silva. *La autonomía del Zulia en el siglo XIX*.

4/ Juan Besson apunta al respecto: “Y fue tal el entusiasmo que los magnos esfuerzos de este ejemplar gobierno crearon en toda la región zuliana, que la iniciativa particular, ayudada por el gobernante, se mostró ubérrima en todos los órdenes del desenvolvimiento colectivo.

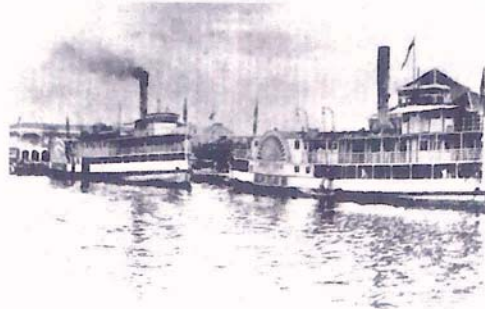
**FOTOS 5, 6, 7 y 8**

**EMBARCACIONES EN  
EL PUERTO**

**EL CAMINO DE LOS  
HATICOS**

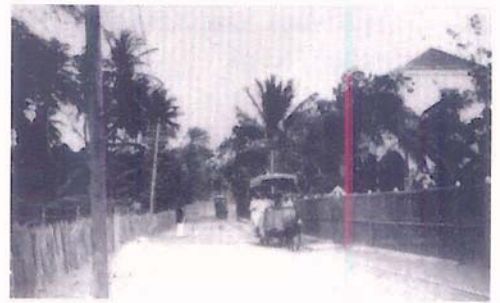
**EL TEATRO BARALT**

**MARACAIBO, FINALES  
DEL SIGLO XIX**



5

El intenso tráfico naviero con entrada y salida de piraguas, g oletas y vapores que hacen travesías desde Maracaibo hasta New York, pasando por La Guaira y las islas antillanas.



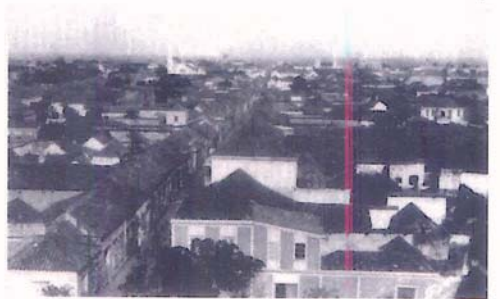
6

Sernorado de cocoteros, con su tranvia de mula que recorre la primera expansión suburbana, donde se ubican las casas de los extranjeros alemanes.



7

Ubicado en la calle Venezuela, ofrece a finales del siglo XIX su imponente entrada clásica.



8

Maracaibo era entonces una ciudad pequeña de 55 calles de norte a sur, con más de treinta mil habitantes y trazado colonial. Las casas de techo de teja, entre medianeras, muestran su buen aspecto y solidez.



y las actividades culturales fueron particularmente fecundas durante el último tercio de la centuria pasada.

Entre 1880 y 1899 "... florecieron las letras y brilló una pléyade de prosistas y poetas, oradores y filósofos. Es grande el número: pareciera que nadie en esas épocas careciera de inspiración" (*Ibid.*, p. 535). Baste mencionar a Ildefonso Vásquez, Jesús María Portillo, Francisco Ochoa, Octavio Hernández, José María Rivas, Rafael López Baralt, Udón Pérez, Heraclia Picón Oropeza, Carmen Urdaneta, Iris Yepes, Manuel A. Marín, Benedicto Peña, Arsenio Bracho, entre muchos otros literatos, poetas y dramaturgos cuya actividad estuvo, en muchos casos, compartida con el periodismo. En el campo del periodismo y de las publicaciones especializadas, como nunca en otra época de la historia regional, proliferaron periódicos, revistas y semanarios de índole literaria, teatral, poética, política, crítica, gremial, comercial y mercantil. "Ecos del Zulia", "El Posta del Comercio", "El Fonógrafo", "El Zulia Ilustrado", encabezaban la larga lista de los periódicos que se editaban en esa época en Maracaibo (*Ibid.*, p. 571).<sup>5</sup>

En ese marco de vida intelectual e inquietud cultural se inauguró en 1883 el Teatro Baralt (Ver Foto 7), se elevó el Colegio Nacional a Colegio Federal de primera categoría, erigido luego en 1890 en universidad, surgieron grupos literarios y poéticos, apareció el fotograbado (en 1896 los hermanos Trujillo Durán instalaron el primer taller en Maracaibo), la fotografía era ya familiar en aquel ambiente y el

5/ Juan Besson menciona entre los periódicos y revistas literarios de 1883, a "El Cisne del Lago" de Carlos L. Martín y Alejandro Marcucci, "El Cocuyo" de J. A. Parra Chacín, "La Revista Literaria" de Octavio Hernández, "El Horizonte" y "El Album" de José Domingo Medrano, "La Niebla" de Horacio y Rafael Yepes, "La Voz del Porvenir" de Jacinto Martel.

cine empezaba a asombrar al público del Teatro Baralt.<sup>6</sup>

Indudablemente, en una sociedad de clases como la de Maracaibo del siglo pasado no todo el mundo tenía acceso a la educación ni a la formación intelectual; los más destacados en las diversas ramas del quehacer profesional o literario pertenecían, en general, a un grupo de privilegiados, conformaban una élite con posibilidades de acceso a la educación universitaria, sobre todo en el primer caso. Para 1894 asistían a la universidad 432 alumnos, donde se recibía preparación en cinco especialidades diferentes: Ciencias Filosóficas, Ciencias Políticas, Ciencias Eclesiásticas, Ciencias Médicas y Farmacia, complementadas con cursos de Historia Natural e Historia Universal, Pedagogía, Latín, Griego, Castellano, Francés, Inglés y Alemán (*Ibid.*, p. 642), lo cual da una idea del tipo de formación escolarizada que recibían nuestros intelectuales del siglo XIX. A ello habría que agregar las oportunidades que algunos tenían de salir al extranjero a profundizar estudios o a realizarlos en el campo de las ciencias o de las artes, como fue el caso de los artistas Julio Arraga y Manuel Puchi, quienes fueron enviados por el "Presidente" Muñoz Tébar en 1894 a Milán y Roma, respectivamente.

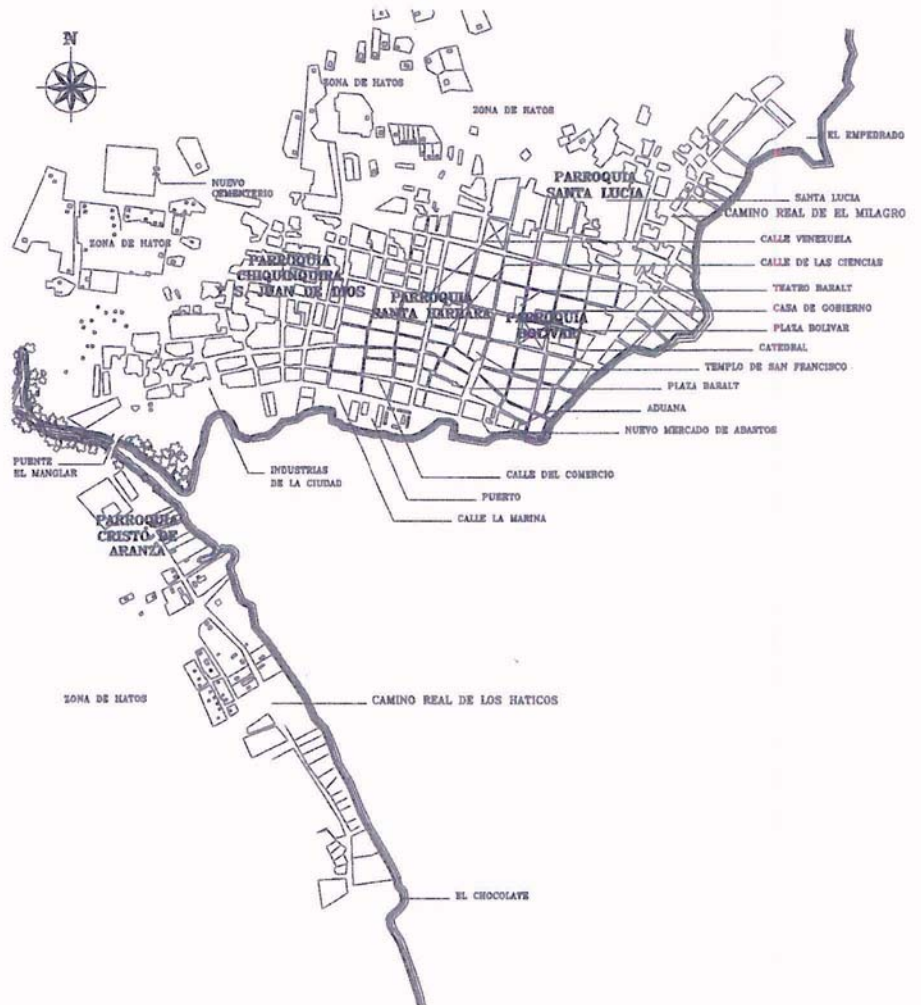
### 3/ MARACAIBO, LA CIUDAD PARA FINALES DEL SIGLO XIX E INICIOS DEL SIGLO XX

Maracaibo era en ese entonces, una ciudad pequeña, de apenas 55 calles de norte a sur, que alcanzaba al lago en la

6/ Se señala el año de 1895 como la fecha en que se presentó por primera vez en Maracaibo el "Kinestocopio" de Edison, en el Gran Hotel Chicago. Al año siguiente se exhibió el "Vitascopio" de Edison, en el Teatro Baralt y en 1897 se presentó un "Cinematógrafo" también en el Teatro Baralt, donde se exhibieron las primeras películas de los hermanos Lumière acompañadas de "Muchachas bañándose en el Lago de Maracaibo" y "Célebre especialista sacando muelas en el Gran Hotel Europa" (González, M.; Lozada, T; Sandoval, J. *Documentos para la investigación histórica de la fotografía y el cine en el estado Zulia*).

**PLANO 1**

**MARACAIBO A FINALES  
DEL SIGLO XIX.  
PARROQUIAS QUE  
CONFORMABAN LA  
CIUDAD**



Plano elaborado por los autores de este trabajo, a partir de la información localizada en las fuentes documentales escritas y fotográficas consultadas, teniendo como base el plano de la ciudad de Maracaibo de 1889 aparecido en la revista "El Zulia Ilustrado", N° 22 Tomo 1, del 30 de septiembre de 1890. Recopilada por la Fundación Beloso. Tipografía Vargas, Caracas, 1965.



calle La Marina, por el sur y, por el este con El Milagro (Ver Foto 8). Maracaibo estaba conformada por las parroquias Bolívar, Santa Bárbara, Chiquinquirá y San Juan de Dios, Santa Lucía, Cristo de Aranza y contaba con más de treinta mil habitantes (Ver Plano 1). El distrito Maracaibo lo integraban, además, las parroquias foráneas de San Francisco, Sinamaica, Encontrados y Guajira. Su temperatura promedio era de 28º y presentaba un aspecto bastante árido e inhóspito. José Ignacio Arocha en su «Diccionario geográfico, estadístico e histórico del estado Zulia» describe así el ambiente general de la ciudad: «Su asiento es arenoso y sin ninguna capa vegetal; su temperatura es tanto más cálida cuanto a que las brisas son débiles y poco regulares, el suelo no está regado por ninguna especie de agua corriente y las lluvias son escasas, el calor es excesivo principalmente desde mayo hasta octubre, pero los meses de julio y agosto son insoportables. No obstante ese calor extremado y casi continuo, el temperamento de Maracaibo es sano: el hombre, ya aclimatado, conserva bien su salud y aun mejor que en muchos lugares donde el calor es menos fuerte y los medios de refrescarse más multiplicados» (Arocha, 1949, pp. 85-86).

La ciudad enclavada en una bahía que ofrecía la imagen de un anfiteatro, ocupaba gran parte de la margen izquierda del lago hasta la costa de Los Haticos. «El lago en una extensión de dos kilómetros, forma del lado del oeste una ensenada o pequeño golfo que constituye la parte principal de su puerto (Ver Foto 9), donde naves de diverso tamaño, ancladas, parecían una bandada de gaviotas y aumentan la belleza natural que la laguna tiene» (Portillo, 1890, pp. 8-9).

Esa ensenada, de unos dos kilómetros, correspondía al área del puerto, conformando el eje costanero las calles de La Industria y de La Marina conjuntamente con la calle Del Comercio (Ver Foto 10), en las cuales se concentraba la mayor actividad de la urbe por ser asiento del sector mercantil y comercial, vinculado al movimiento portuario. Estas

calles servían de entrada a las zonas este y sur; en su lado oeste se concentraban las pequeñas industrias de la ciudad. Otra parte de ella se extendía hacia el este mirando al lago y la otra hacia la sabana del norte.

En el casco estaba prohibida la construcción de casas con techo de enea por el aspecto desagradable que ofrecía y por el peligro que representaba el material por su fácil combustión, lo que ocasionaba frecuentes incendios, al punto que solamente se le otorgaba el derecho a comprar terrenos en esa área a quien demostrase poseer suficientes rentas para levantar una edificación con techo de tejas. Sin embargo, a pesar de ello, proliferaban las viviendas fabricadas con enea y bahareque. «Entre las casas de la ciudad hay muchas construidas con mucho gusto, sólidas y de muy buen aspecto (Ver Foto 11), éstas son en número 1.744, encontrándose entre ellas 92 de dos pisos, 35 de azotea y 1.617 cubiertas de tejas, pero en medio de ellas se ven otras cubiertas de enea, su número es de 3.537 cuyo contraste no es muy agradable a la vista. Entre las casas de la ciudad hay 598 de mampostería y 4.683 de bahareque» (Arocha, *Op. cit.*).

Algunos contemporáneos, viajeros extranjeros y gentes de la localidad, dejaron escritas sus impresiones de la ciudad en cuanto a su aspecto físico, actividad diaria, edificios y obras urbanas relevantes, que reflejaban su empuje y progreso en este tiempo. En fin, testimoniaron importantes elementos de la vida cotidiana de la Maracaibo de finales del siglo XIX. Silvestre Sánchez en su «Breve historia de la Sección Zulia», ofrece la imagen de quien ve la ciudad desde el lago: «Hermosísima es la vista que por todas partes presenta la ciudad (Ver Foto 12 y Plano 2). La del norte se ve en forma de un anfiteatro con su conjunto de casas de diferentes tamaños y sobre ellas los capiteles y torres de los templos, que junto con las azoteas y miradores de algunas casas, parece ser una ciudad que nace del seno de las aguas» (Sánchez, 1883, p. 53).

**FOTOS 9, 10, 11, y 12**

**EL LAGO DE  
MARACAIBO**

**LA CALLE DE LA  
MARINA**

**LAS CASAS DE LA  
CIUDAD**

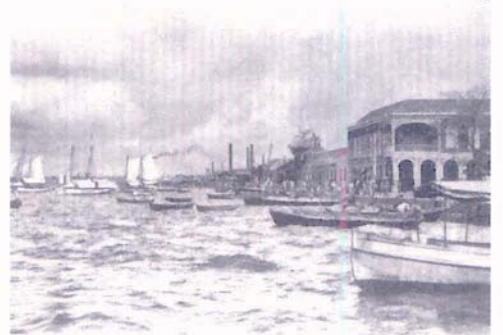
**LA CIUDAD VIVE HACIA  
EL LAGO**

9



Para 1870, muestra su serena y natural belleza, conformando la ensenada de aquel puerto que se convertiría en el primero del país.

10



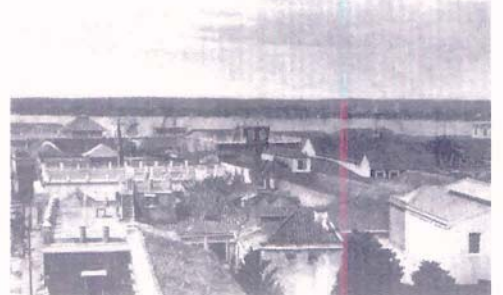
A orillas del muelle, la calle de La Marina con sus casas comerciales, muchas de ellas con dos pisos, azoteas y balcones; forman una línea continua, escenario del puerto; más allá flamean mástiles y velas de bergantines y goletas.

11



En la calle de Las Ciencias, hacia el este y cruce con Urdaneta, las casas muestran su cubierta de tejas; algunas son de mampostería y otras de bahareque.

12

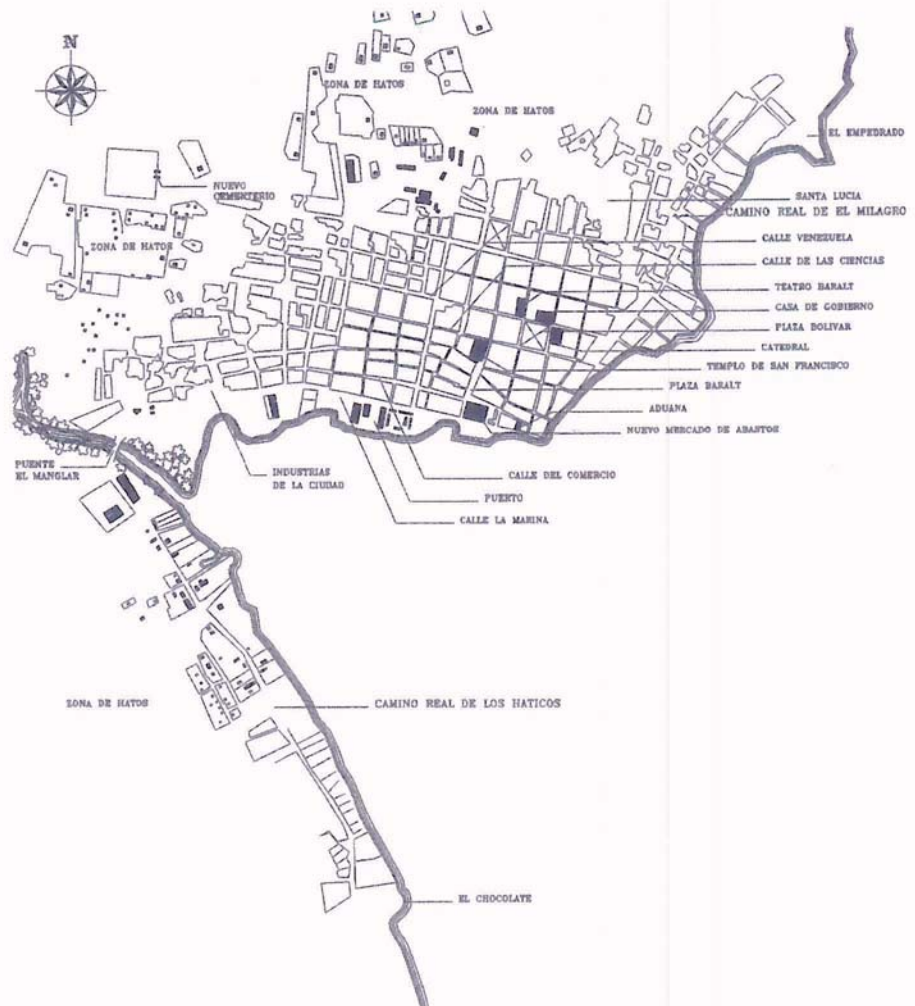


Sus casas de diferentes tamaños, capiteles, torres de templos, azoteas, miradores y balcones, buscan la unión con el lago.



## PLANO 2

### MARACAIBO PARA FINALES DEL SIGLO XIX. CALLES PRINCIPALES, EDIFICACIONES IMPORTANTES, CAMINOS Y PRIMERAS EXPANSIONES SUBURBANAS



Plano elaborado por los autores de este trabajo, a partir de la información localizada en las fuentes documentales escritas y fotográficas consultadas, teniendo como base el plano de la ciudad de Maracaibo de 1889 aparecido en la revista 'El Zulia Ilustrado', Nº 22 Tomo 1, del 30 de septiembre de 1890. Recopilada por la Fundación Belloso. Tipografía Vargas, Caracas 1965.

Esta vista lejana se complementa con la que se descubre en la proximidad del puerto. Con la mirada exótica del europeo que observaba el trópico en su exuberancia, el viajero alemán Anton Goering ofrece un curioso cuadro de la Maracaibo que recibe al viajero y que él contempló en su paso por estas tierras en la década de 1870, imagen que había variado muy poco para finales del novecientos: «En el muelle recibe el europeo la primera impresión de la vida y carácter de una ciudad mercantil en un clima tropical. Multitud de hombres de color, semi-desnudos, se ocupan en la descarga de los buques y en embarques de géneros del país (Ver Fotos 13); innumerables sacos llenos del mejor café esperaban su traslación a bordo, formando como largos baluartes; barcas y lanchas cargadas hasta flor de agua van y vienen desde los buques al muelle y viceversa; dependientes y agentes de las casas de comercios de la ciudad, en traje americano enteramente blanco (Ver Foto 14), inspeccionan las operaciones o están discutiendo con los empleados y visitantes de la Aduana, llevando siempre en una mano un parasol de grandes dimensiones» (Goering, 1965, pp. 86-87).

Esa visión del muelle, tan rica en detalles que pareciera salir de una imagen fotográfica o mejor aún cinematográfica, se amplía con lo que el viajero observó en su interior: “Las casas más notables se encuentran frente al puerto; son de varios pisos con azoteas, elegantes balcones y miradores. Este es el barrio mercantil y donde viven los extranjeros establecidos en Maracaibo, en cuyas manos se halla concentrado casi todo el comercio. Allí está también la Aduana, tan importante por la renta considerable que da al gobierno” (*Ibidem*).

Las considerables rentas a que alude Goering procedían de la actividad agroexportadora que se efectuaba a través del puerto. En él se embarcaban y desembarcaban artículos destinados al comercio extranjero, principalmente café y al que se realizaba con las poblaciones del *hinterland* andino y

neogranadino. Silvestre Sánchez aporta algunos datos que dan una idea de la importante actividad portuaria y comercial de la plaza: “El número de bultos anuales que se embarcan y desembarcan por este muelle no bajan de 1.000.000 al año por término medio, los cuales son transportados por más de 400 embarcaciones del lago destinadas a la conducción de frutos que de las costas y ríos vienen a este puerto y de las mercancías extranjeras traídas por buque de alto bordo y vapores que fondean la bahía. Hay además como 600 embarcaciones del lago destinadas a la conducción de víveres y frutos menores para el expendio diario de la población y a más de 7 vapores” (Sánchez, *Op. cit.*, pp. 58-59).

La actividad de compra-venta que generaba el puerto en sus alrededores provocaba el diario trajinar de la gente que se acercaba en busca de víveres, frutos y alimentos que llegaban en los buques, vapores y embarcaciones menores desde puertos lejanos y lugares aledaños. Este movimiento en torno al puerto, se iniciaba en la madrugada cuando las famosas lavanderas se acercaban a la orilla del lago para lavar en sus aguas la ropa propia y la ajena. Al respecto anota Goering: “...pero mucho antes del amanecer ya se oye golpear a las lavanderas de color metidas hasta las rodillas en el agua y que acaban con el dulce sueño matinal de las personas que viven en las cercanías y aún no están acostumbradas a ese ruido desesperador...” (Goering, *Op. cit.*, p. 87).

A medida que se aproximaba la mañana se incrementaba el bullicio y el ir y venir de la gente ansiosa en su rutina diaria. De nuevo se recurre a Goering para recrear ese mundo de interesante actividad “j...en la plaza y la playa se arman aquella confusa gritería y barullo propios de un mercado donde se mueven en confusa mezcla representantes de las razas y tipos más opuestos del género humano: negros, mulatos, indios, zambos, mestizos y otros, se dan prisa a colocar y extender sus productos y, en un abrir y cerrar de ojos, se ha cubierto todo aquel extenso arenal de todo género



**FOTOS 13A, 13B,  
14 y 15**

**ACTIVIDAD EN EL  
PUERTO**

**PIRAGUA  
DESCARGANDO CAFÉ**

**VENDEDORES EN LAS  
AGUAS DEL PUERTO**



13A



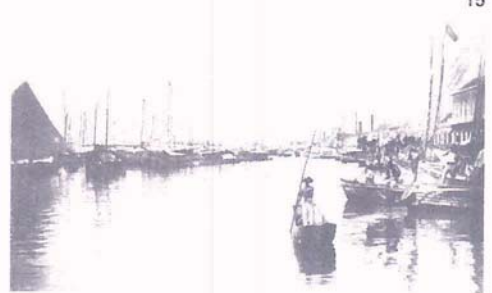
13B

Carga y descarga de los buques, con mercancías, productos agrícolas, café, cacao, papelón, cuero de res y otros.



14

Agentes y dueños de casas de comercio de café inspeccionan las actividades de descarga que realizan los empleados.



15

En veleros y piraguas, los vendedores esperan iniciar su travesía de regreso, una vez dejados los productos en tierra y dispuestos para la venta.

**PLANO 3**

**PLANO DE LA CIUDAD  
DE MARACAIBO DE  
1889**



Hecho por el Sr. Manuel S. Soto y apareció en la revista "El Zulia Ilustrado", Nº 22, Tomo I, del 30 de septiembre de 1890, recopilada por la Fundación Belloso, Tipografía Vargas. Caracas 1965.



de frutos tropicales. Y no es menor el movimiento y aparente confusión en las aguas del puerto, que sólo cesa cuando los vendedores tienen ya sus géneros en tierra y dispuestos para la venta; hasta entonces es de ver cómo las lanchas y otras embarcaciones costaneras se cruzan y entrecruzan para llegar a tiempo al puerto. Qué aspecto tan delicioso ofrece después de tanta confusión la plaza con sus indescriptibles riquezas agrícolas propias de aquellos climas!" (*Ibid.*, pp. 86-87). Se refiere el viejo viajero, y así lo describe minuciosamente, a las frutas, tubérculos, carnes de cría y de caza o pescado que daban cuenta de la variedad culinaria del maracaibero de la época y de los dulces y golosinas que vendían negras y mulatas del poblado, además de los productos artesanales (Ver Foto 15).

Los escritores y cronistas de la época reflejaron una Maracaibo que desarrolló una vida económica próspera, bonanza generada a partir de los excedentes que producía la actividad económica de exportación e importación y que extendió su área de acción hacia la inversión en transporte, finanzas, producción de bienes, servicios y equipamiento urbano. La ciudad que describen proyectaba una imagen cónsona con la modernidad y comodidad a la que aspiraban sus moradores, principalmente sus clases dirigentes, construyéndola y transformándola en función de sus intereses.

## LAS TRANSFORMACIONES DEL ESPACIO URBANO

Para finales del siglo XIX se había definido la nueva estructura urbana de la ciudad y que se mantendrá durante el nuevo siglo. Para entonces ya eran visibles las dos ciudades: "la actual" y "la nueva", como las denominaron las autoridades municipales al verse en la necesidad de reglamentar en 1886 la construcción de casas en las áreas aledañas al casco. En ese acuerdo de la Cámara Municipal se determina la elabora-

ción de un plano (Ver Plano 3), "sobre que ha de levantarse la nueva ciudad, con calles amplias, plazas regulares, sitios para jardines y edificios públicos y todo cuanto más reclamen la comodidad y la belleza", para cuyo fin se crea una comisión topográfica que establezca "los alineamientos sobre que ha de construirse en las prolongaciones de la ciudad actual, la planta de la nueva ciudad" (*Expedientes diversos*. Libro 27, 1886). Acuerdo sobre alineamiento de la ciudad (Archivo del Concejo Municipal de Maracaibo).

"La actual" ciudad del novecientos, o ciudad "interior" como la llama Miguel Sempere en su trabajo "Ciudad y arquitectura", se concentraba en el centro consolidado del núcleo primigenio, cuyos polos históricos eran la Plaza Bolívar y el boulevard Baralt, que actuaban como ejes articuladores de la estructura urbana total. La otra, la "ciudad nueva o exterior", era la que se prolongaba hacia Las Delicias, por el noroeste, hasta el nuevo cementerio; hacia El Milagro, por el noreste, hasta Capitán Chico, por el sur hacia Los Haticos hasta El Chocolate y hacia Bellavista hasta el Manicomio. Estas zonas conformaban las áreas suburbanas de Maracaibo cuya extensión se dio a medida que se fueron ampliando las líneas de tranvía y ferrocarril (Ver Plano 4).

El corazón de la ciudad estaba densamente poblado, ensanchándose en forma continua hacia el norte y el oeste, con la Plaza Bolívar y el boulevard Baralt como ejes principales de enlace de la red urbana, como ya se dijo. Sobre ambos puntos históricos se dieron las más importantes intervenciones del período que reflejaron esa época marcada por el florecimiento económico que vivió la ciudad pujante y próspera del momento. A pesar de ser tortuosas y angostas la mayoría de sus calles, a excepción de la calle Del Comercio y de estar muchas de ellas sin empedrar y sin aceras, el aspecto general de la ciudad era agradable y en ello coinciden muchos escritores y cronistas de la época.

## PLANO 4

### MARACAIBO PARA FINALES DEL SIGLO XIX E INICIOS DEL SIGLO XX. NUEVOS CAMINOS Y EXPANSIONES SUBURBANAS



Indicación de los nuevos caminos y expansiones suburbanas. Plano elaborado por los autores de este trabajo, a partir de la información localizada en las fuentes documentales escritas y fotográficas consultadas, teniendo como base el plano de la ciudad de Maracaibo de 1889 aparecido en la revista "El Zulia Ilustrado", N° 22 Tomo I, del 30 de septiembre de 1890. Recopilada por la Fundación Beloso. Tipografía Vargas, Caracas 1965.



La Plaza Bolívar ofrecía un nuevo aspecto y a su alrededor se estrenaban edificios remozados o nuevos como la Casa de Gobierno, la Escuela de Artes y Oficios, la Catedral, la Casa Consistorial, el Palacio de Justicia, el Teatro Baralt. "...no deja de ser interesante la Plaza Mayor, remozada, magníficamente envergada y adornada con hermosos cuadros de flores cruzados por anchas calles: en el centro queda un ancho espacio donde antes se levantaba una estatua que representaba a Bolívar y que no guardaba proporción con el terreno... (Ver Foto 16). Allí toca por las noches siempre bellas en aquel país, una banda de músicos negros que entretiene agradablemente al público con su buen repertorio, en él figuran las piezas modernas y aires nacionales de todas las naciones" (Goering, *Op. cit.*, p. 86).

También algunos edificios, por el uso a que fueron destinados se convirtieron en lugares del acontecimiento ciudadano, entre ellos destaca el Teatro Baralt, ubicado hacia el norte de la Plaza Bolívar, el escenario cultural por excelencia de la ciudad desde 1883. En él se presentaron obras de teatro, comedias, recitales líricos, óperas, conciertos, las primeras películas cinematográficas, espectáculos ligeros, convirtiéndose en el espacio cultural de la Maracaibo de finales del novecientos.

El Templo de San Francisco, con su convento convertido en universidad en 1890, vinculaba a la Plaza Bolívar con el boulevard Baralt y sus inmediaciones donde se encontraba la zona comercial y mercantil de la ciudad (Ver Foto 17). Este sector actuaba como el centro social más importante de la época con sus cafés, bares y clubes. En él se daban cita para la tertulia o el descanso los ciudadanos de entonces. Era lugar de poetas, del verbo popular, del aguador y, de aquellos que se acercaban por los lados del mercado para la compra diaria o el comentario sobre situaciones domésticas o cuestiones de alta política. En ese espacio se escenificaron las más importantes actividades de protesta y regocijo del período.

En la explanada del puerto se erguía el nuevo Mercado de Abastos (Ver Foto 18); a su alrededor concurrían las líneas de los tranvías que circulaban por la ciudad. Se había extendido la franja de tierra que separaba el mercado de la orilla del lago, con la construcción del nuevo malecón. Entre el mercado y la nueva ribera se había construido la Plaza Colón y la línea de tierra del malecón había sido ocupada por edificios comerciales. Entre la calle de La Marina y la Plaza Baralt se levantaban los edificios de las casas comerciales más importantes de finales del siglo XIX: Blohm, Breuer Möller, Beckman, H.L. Boulton, Julio Añez, Botica Inglesa, Casa Azul, entre muchas otras (Ver Foto 19).

En el casco histórico se concentraba mayoritariamente la población de la ciudad, en él tenían sus residencias los miembros de la élite criolla y algunos extranjeros ligados al comercio local. Los más acomodados tenían sus viviendas con el fondo hacia el norte para obtener mayor fresco por los vientos reinantes; esta ubicación incrementaba el valor de la casa. (Información obtenida en entrevista realizada a la señora Carmen Von Jess, el 04/08/93). La población menos favorecida económicamente, entre los que se contaban desde los pequeños comerciantes hasta los caleteros del puerto y la servidumbre, se ubicaba en las zonas alejadas del sudoeste, hacia El Saladillo y El Empedrado en el sudeste de la ciudad, donde predominaban las casas con techumbre de paja.

Las viejas casas del casco central, volcadas hacia el interior, habían transitado del modelo colonial al republicano. De amplias salas que comunicaban a la calle a través de grandes ventanas, que protegían la intimidad familiar con parabanes de madera labrada, rematadas con poyos que servían de asiento para la conversación o simplemente para mirar lo que ocurría en la calle. Las mejores tenían zaguán a la entrada y techo de tejas. Esas casas, de uno o dos patios por donde entraba el aire que ventilaba el interior, generalmente tenían varias habitaciones para albergar a la familia numerosa de

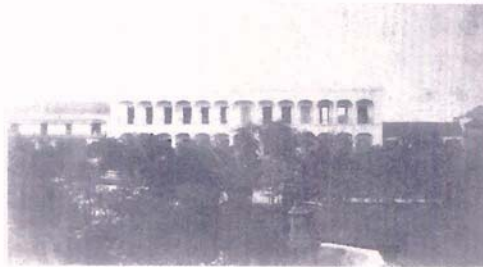
**FOTOS 16, 17A, 17B,  
17C y 18**

**LA PLAZA BOLIVAR**

**EL BOULEVARD  
BARALT**

**EL MERCADO DE  
ABASTOS**

16



Anteriormente "Plaza Concordia", En los años noventa del siglo XIX, se denomina "Plaza Bolívar". Sus hermosas cariátides y el elegante enverjado tienen de fondo el Palacio de las Águilas, nueva sede gubernamental de los "Presidentes de Maracaibo".

17A



La Plaza Baralt incorpora las modas parisinas y cambia su nombre: el "Boulevard", con la estatua de Rafael María Baralt, contemplando en silencio el dinamismo de un espacio cada día más moderno.

17B



La actividad de compra-venta en el "mercado de bestias", frente a la Plaza Colón, hacia la derecha y la "Casa Azul", a la izquierda. Este espacio del boulevard, muy cercano a la plaza, se llena de confusa gritería.

17C



Tiendas, neverías, casas comerciales y clubes, presentes en este espacio, lugar de esparcimiento de los maracaiberos, que junto a tranvías, carretas y mulas, constituyen una de las imágenes más identificadoras de la ciudad para principios del siglo XX.

18



Ubicado en la esquina sur-este de la Plaza Baralt. Se incendia y destruye en 1928.



**FOTOS 19 y 20**

**UNA CASA COMERCIAL**

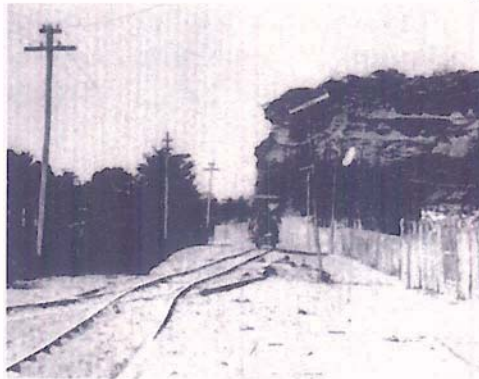
**EL CAMINO DE EL MILAGRO**

19



La casa comercial de la firma "Mc Gregor y Cia." situada en la calle Del Comercio cruce con boulevard Baralt, mostrando una arquitectura llena de referentes eclécticos, de moda en Europa.

20



Con el tranvía de mula, que parte del Mercado de Abastos en el boulevard Baralt y sigue a lo largo de El Milagro, hasta El Empedrado.

entonces. «En las casas de las familias pudientes había un aljibe que se construía en el patio principal, para surtirse de agua. La cocina era espléndida, grande, con un fogón para la leña y su respectiva chimenea para sacar el humo que producía la combustión» (Belloso Rossell, 1963, p. 20). En las casas que no tenían aljibe, las familias se surtían del agua que vendían «los aguadores» que, a su vez, la compraban a dueños de pozos y luego la llevaban a la ciudad en unas tinajas de barro montadas en burros. El acueducto de agua dulce para el consumo humano fue una de las aspiraciones frustradas del maracaibero de entonces. A finales de la centuria, estando la presidencia del estado bajo la conducción del doctor Muñoz Tébar, se constituyó la compañía «Proveedora de Agua» que se encargó de surtir de agua del lago a la ciudad hasta 1938, sirviéndose de ella para las tareas de limpieza y riego en el hogar y para surtir las plazas y fuentes. Muchos pobladores sin recursos se veían obligados a usar el agua del lago para saciar la sed.

Para finales del siglo XIX, Santa Lucía, que había sido un poblado aledaño desde los primeros tiempos de la ciudad, se integró a ella con la categoría de parroquia. Tradicionalmente este sector había servido de conexión entre la ciudad y el Camino Real de El Milagro.

### **LAS AREAS SUBURBANAS DE LA CIUDAD**

Los puntos que definían el ensanchamiento de la ciudad para esa época, Los Haticos, El Milagro, Bellavista y Delicias, constituían la “ciudad nueva” o “ciudad exterior” y comenzaron a ser asiento de grandes casas no apareadas, construidas por los alemanes y otros extranjeros ligados al alto comercio de exportación e importación, quienes se ubicaron principalmente en la franja costanera de Los Haticos y El Milagro. En esas nuevas áreas se instalaron también algunas fábricas, el matadero municipal, el nuevo cementerio, que se fueron conectando al viejo casco con la llegada del tranvía y el

ferrocarril. Las líneas de transporte urbano que se extendieron hacia esas zonas propiciaron el desarrollo e integración de ellas al viejo casco. Para finales del siglo XIX, Maracaibo contaba con la línea de Los Haticos al mercado, que inició actividades en 1884, la del mercado a El Empeдрado que arrancó en 1886 y se extendió hasta El Milagro en 1889, la ruta del Tranvía Central entre el mercado y el nuevo cementerio y la del ferrocarril de Bellavista que cubría la ruta entre el mercado y el nuevo matadero municipal (Ver Foto 20 y Plano 5).

La zona de Los Haticos, llamada avenida de Los Haticos a partir de 1882, se iniciaba después del puente El Manglar, límite de la ciudad hacia el poniente. En ella se ubicaron los hatos de recreo de la colonia extranjera radicada en Maracaibo, convertidos en residencia permanente a partir de 1884 con la extensión del tranvía a tracción animal, constituyéndose en la primera área suburbana de la ciudad.

Por esta vía el límite sur de Maracaibo llegaba hasta la cañada Chocolate. Esta zona había sido tradicionalmente ocupada por hatos pertenecientes a maracaiberos y funcionaban como unidades de producción dedicadas al cultivo y a la cría de ganado y aves de corral. Anton Goering dejó testimonio en sus descripciones de estas casas de Los Haticos, que se utilizaban como hatos de recreo (Ver Foto 21) donde se reunían los maracaiberos y extranjeros en los días de descanso: «Estos haticos están en frente de la ciudad, en medio de un bosquecillo de cocoteros, también a orillas del lago, con gran número de casas de baño unidas a tierra firme por puentes bastante largos. Allí, particularmente los domingos, cuando los rayos del sol doran las copas de los cocoteros, se anima todo: jinetes elegantes sobre ligeros caballos goajiros vienen de la ciudad en compañía de criollas graciosas y de negros ojos que gobiernan sus monturas con suma habilidad y todos son recibidos por sus amigos y parien-



tes, que los esperan en Los Haticos: cuando el calor empieza a molestar, se reúnen en el interior de las casas hábilmente construidas para las exigencias del clima abrasador (Ver Foto 22). Después del almuerzo se hace la siesta en la hamaca y hacia la tarde vuelve a animarse todo. Muchas lanchas y botes entretienen también la comunicación por el lago entre la ciudad y Los Haticos, durando la travesía de diez a quince minutos» (*Ibid.*, pp. 86-87).

José Ignacio Arocha apunta que este caserío de Los Haticos, tenía para finales del siglo XIX unos 1.326 vecinos y 241 casas, entre ellas dos de dos pisos y una capilla, la Cristo de Aranza, y señala que en ese lugar, «las orillas del lago están sembradas de majestuosos cocoteros y árboles frutales a cuya sombra hay multitud de casas, lindas y bien distribuidas...» (Arocha, *Op. cit.*, p. 63).

Los comerciantes extranjeros, principalmente los alemanes, buscaron ubicarse en los sitios más sanos de la ciudad, favorecidos por la brisa y la cercanía al lago, condiciones que encontraron en las riberas de Los Haticos y El Milagro. Elizabeth Gross, apuntó en su diario, «con tanto calor resulta una bendición vivir en el campo. En nuestra casa de la ciudad se sufre mucho más; en las afueras todos tienen una maravillosa casa de baños, junto al lago» (Gross, *Op. cit.*, p. 62). Esas casas de baño, a las que se accedía por una larga pasarela, se utilizaban para tomar en privado un baño en el lago, accediendo directamente al agua por medio de una trampa en su piso de madera (Ver Foto 23).

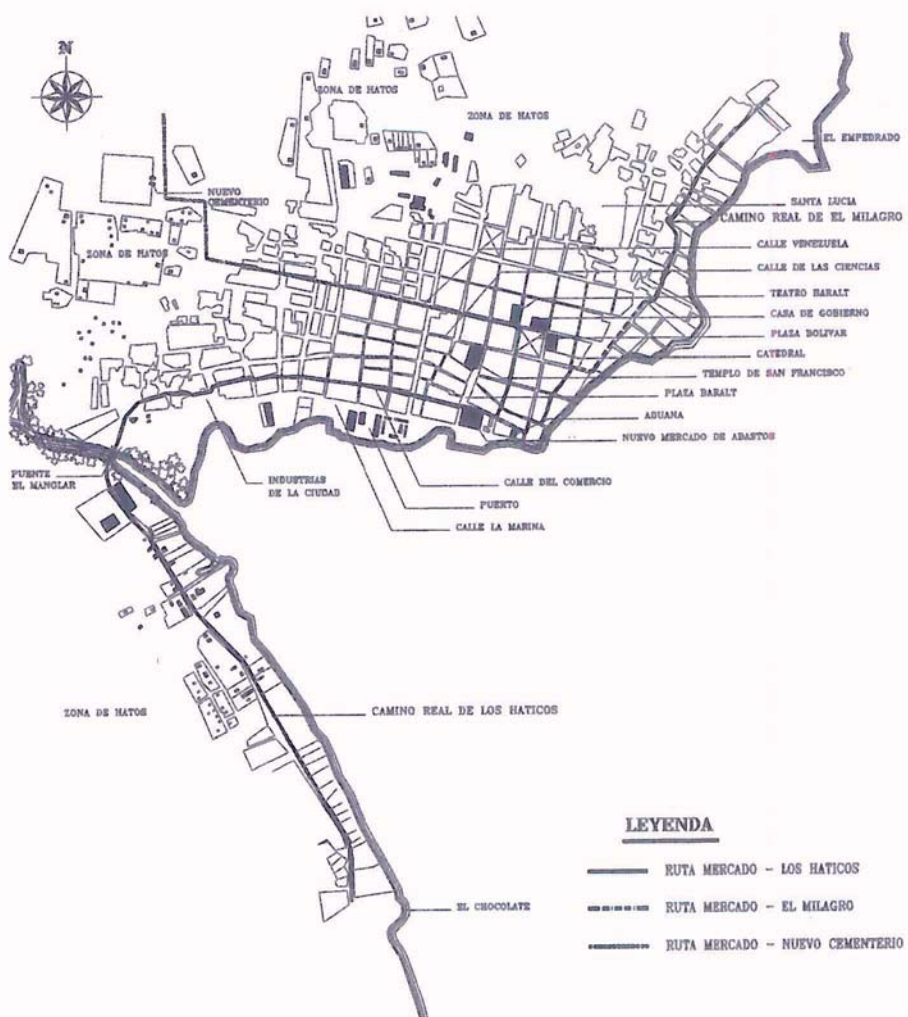
Las enormes casas no apareadas de Los Haticos y El Milagro construidas por los alemanes presentaban una tipología particular. Elizabeth Gross hizo una detallada descripción de la casa que ella y su esposo construyeron en La Ranchería, al final del camino de Los Haticos: «Posee una construcción central –allí se pudo dejar algo de la casa original– y dos alas laterales. A derecha e izquierda de la parte central hay, de cada lado, cuartos de huéspedes y a todo lo ancho de la casa hay una sala grande. Detrás de ésta, está el comedor en el cual, sin embargo, nunca comemos.<sup>7</sup> A la derecha del comedor hay una pequeña despensa y después viene una, así llamada, ala de trabajo, en la cual están la cocina y otros cuartos necesarios. Delante de la cocina hay una gran terraza techada. A la izquierda del comedor quedan el cuarto de costura, una habitación grande para los niños y nuestro dormitorio, también con una gran terraza techada, en la cual nos sentamos en la noche en nuestros mecedores...» (*Ibid.*, p. 160).

Estas casas estaban rodeadas de jardines sembrados de cocoteros, almendrones y árboles frutales, regados con agua del lago bombeada por molinos de viento (Ver Foto 24). Antes de 1890 las casas se alumbraban con lámparas de petróleo (kerosén), ya que en ese año la luz eléctrica se había extendido al servicio domiciliario. Elizabeth Gross comentaba con asombro: «Ya llegó aquí la luz eléctrica también. Cuando obscureció y yo la encendía era tal la claridad que, después de media hora, tuve que usar un gran sombrero, como protección, dentro de la habitación pues

7/ Ellos se reunían para comer bajo una pérgola con techo de paja, que era el sitio más fresco de la casa.

**PLANO 5**

**MARACAIBO PARA  
FINALES DEL SIGLO  
XIX. RUTAS DE LOS  
TRANVÍAS DE  
TRACCIÓN ANIMAL**



46

Plano elaborado por los autores de este trabajo, a partir de la información localizada en las fuentes documentales escritas y fotográficas consultadas, teniendo como base el plano de la ciudad de Maracaibo de 1889 aparecido en la revista "El Zulia Ilustrado", Nº 22, Tomo 1, del 30 de septiembre de 1890. Recopilada por la Fundación Belloso. Tipografía Vargas, Caracas 1965.



**FOTOS 21, 22, 23, 24**

**LAS CASAS DE LOS  
EXTRANJEROS**

**LAS CASAS DE LOS  
EXTRANJEROS**

**LAS CASAS DE BAÑO**

**LOS PATIOS DE LAS  
CASAS**



El hato de una familia alemana en Los Hatillos. Se construyeron muy cerca del lago.

21



Construidas con características locales de la vivienda urbana y la incorporación de ornamentos y espacios para el desarrollo de su vida cotidiana, según costumbres de los lugares de origen.

22



Instaladas en la playa, a las que se accede por una larga pasarela y permiten tomar en privado, un baño en el lago.

23



Con los patios sembrados de árboles frutales, majestuosos cocoteros y lugar para los animales.

24

me dio un fuerte dolor de cabeza. La iluminación era increíblemente bella. Todos lucíamos completamente diferentes que a la luz de las tristes lámparas de petróleo» (*Ibid.*, p. 63). Estos hatos tenían también un gallinero, corral de patos, algunos cochinos y un área cercada para los burros que utilizaban para trasladarse a la ciudad.

Los medios de transporte para movilizarse desde esos sitios aledaños al casco, incluían, además de los burros, mulas, caballos, botes de remos o el tranvía. Cuando éste se extendió hasta esas zonas, las casas de campo, como ya se señaló, se convirtieron en residencias permanentes de los alemanes y otros extranjeros.<sup>8</sup> Elizabeth Gross informa, que para llegar a La Ranchería «había que montar a caballo durante una hora, por la vía de Los Haticos» (*Ibid.*, p. 154).

Es importante destacar entre los extranjeros radicados en la ciudad, la presencia de la colonia alemana en Maracaibo, pues ellos constituyeron el grupo foráneo más numeroso y poderoso económicamente para el período. Actuaron como agentes de casas matrices de Hamburgo, Bremen y otras ciudades alemanas desde donde llegaban con un contrato que determinaba las funciones a cumplir, así como el salario y el derecho a vacaciones en su localidad de origen. Arribaban a la ciudad cargados con la vestimenta y enseres necesarios para el desempeño de sus labores y su actividad social. Al respecto apunta Kurt Nagel, «...las necesidades incluían camisas, ropa interior, cuellos y puños duros, medias, ternos o fluces de dril blanco o gris, generalmente

dos o tres, dormilonas, pañuelos y ropa de cama, dos baúl-escaparates, para el camarote y una vestidura de etiqueta, que eran indispensables para los actos oficiales y fiestas, que eran sumamente solemnes y formales a pesar del calor inclemente» (Nagel von Jess, 1987, p. 35).

Los alemanes controlaban mayoritariamente el financiamiento de la actividad productiva cafetalera del *hinterland* andino y monopolizaban su exportación, así mismo el comercio de importación. Agentes viajeros de las casas alemanas de Maracaibo recorrían los pueblos de la cordillera andina para vender mercancía y recoger la cosecha de café. Conformaban, conjuntamente con ingleses, italianos, holandeses, franceses y los grandes comerciantes criollos, el alto comercio marabino.

La presencia de los alemanes en Maracaibo, al igual que la de otros extranjeros, fue un factor determinante en la expansión urbana de la ciudad, pues estos grupos ocuparon áreas hasta entonces consideradas suburbanas, primero Los Haticos y luego El Milagro. En ellas desarrollaban su vida familiar y social, conservando costumbres y diversiones que compartían en las horas de ocio. Las fotografías que se hicieron tomar han permitido constatar algunos de esos momentos en las casas de las riberas: práctica de deportes como los bolos, croket, tiro al blanco, tenis, vela, competencia de remos, comidas típicas, veladas musicales, teatrales o alegóricas, o una amena conversación (Ver Foto 25). También organizaban paseos en mulas o en lancha. En el

8/ "El camino para las bestias llega sólo hasta el final de Los Haticos. Rodolfo y el señor von Jess, un soltero alemán -dueño de una propiedad vecina a la nuestra- lograron empero, con la compañía del tranvía de caballos, que el tranvía llegue ahora delante mismo de nuestro jardín" (Gross, *Op. cit.*, p. 154).



interior de la ciudad se reunían al finalizar la jornada de trabajo en los clubes sociales, para la tertulia vespertina (*Ibid.*, pp. 35-38).

El caserío de El Milagro y la línea costera que conducía a él se conectaron a la ciudad histórica a partir de 1889, cuando se extendió la línea del tranvía. Era un vecindario de unos 534 vecinos, con 98 casas, 48 de tejas y 46 de enea, una de dos pisos, todas construidas de bahareque. "Es un caserío a orillas del lago, donde se encuentran casas bonitas, cómodas y su terreno sembrado de cocoteros, árboles frutales y algunos jardines: al fondo hay una alta explanada, que dirige a Maracaibo, forma su puerto y continúa hasta Punta de Palmas al oeste, donde se pierde..." (Arocha, *Op. cit.*, p. 112).

En esa orilla lacustre de El Milagro fueron instalándose familias extranjeras, quienes construyeron quintas al estilo de las que edificaban en Los Haticos. Esta zona de expansión llegaba hasta las salinas de Capitán Chico. Para llevar la línea del tranvía hasta el caserío El Milagro se debieron vencer los obstáculos topográficos que presentaba el sector de El Empedrado, en el cerro de La Calzada. «Cuando en 1889 se decidió continuar la línea del tranvía mil metros más hasta llegar al caserío de El Milagro, hubo en primer lugar que rebajar la loma que había interrumpido la continuidad por ese lado, lo que permitió poner en comunicación con la ciudad no sólo al caserío sino también a la franja litoral que se extiende antes de llegar a él» (Sempere, *Op. cit.*, p. 538).

Para fines del siglo pasado se empezó también a incorporar el sector de Bellavista al casco urbano de la ciudad de Maracaibo. Hasta entonces había sido zona de grandes hatos. La ocupación de este sector al parecer respondió a una política deliberada del gobierno local y la iniciativa privada. «Como parte de esta política se construyeron la nueva cárcel pública, el puente sobre la Cañada Nueva, el manicomio y el Nuevo Matadero Municipal, al tiempo que se tendía la línea

del ferrocarril para unir a este último con el Mercado de Abastos» (*Ibid.*, p. 539). El sector pudiente criollo había ubicado sus casas y villas en esa zona, imitando las que los alemanes y otros extranjeros, habían construido en Los Haticos y El Milagro. Estas construcciones llegaban hasta lo que hoy se conoce como calle Cecilio Acosta, a partir de allí se encontraba el campo abierto con hatos dispersos. Este suburbio de Bellavista llegaba hasta el caserío Las Mercedes, concretamente hasta La Hoyada, lugar de vida efímera del acueducto de la ciudad. Después se encontraba el edificio del manicomio y el matadero municipal cuyos productos se trasladaban al Mercado Principal en el ferrocarril (Ver Fotos 26, 27 y Plano 6).

El nuevo cementerio, construido en 1879 señalaba el límite de la ciudad hacia el oeste, este sector se conectaba al casco histórico por medio de la línea de tranvía que salía de los llamados ventorrillos nuevos en el mercado y terminaba doscientos metros más allá del camposanto. A partir de allí se encontraban hatos y algunas villas. En esta extensión de la ciudad hacia Las Delicias se instalaron servicios y actividades artesanales, lo cual contribuyó a consolidar este núcleo de expansión urbana.

Estas dos ciudades, "la interior" y "la exterior", con su propia dinámica y estilo de vida, conformaron la Maracaibo de finales del siglo XIX, que hoy vemos representadas en las imágenes evocadas en las amarillentas fotografías que llegan a nuestras manos.

## CONCLUSIONES

En el último cuarto del siglo XIX, Maracaibo vive un proceso de expansión económica, que la coloca en la onda de modernidad y progreso, tan en boga en el pensamiento liberal del mundo, imperante durante este siglo. Los sectores dominantes logran una estabilidad que unida al apoyo del gobierno

**FOTOS 25A, 25B, 26  
y 27**

**RECREACIÓN Y  
DESCANSO EN LAS  
CASAS DE LOS  
EXTRANJEROS**

**EL CAMINO DE EL  
MILAGRO**

**EL CAMINO DE BELLA  
VISTA**

25A



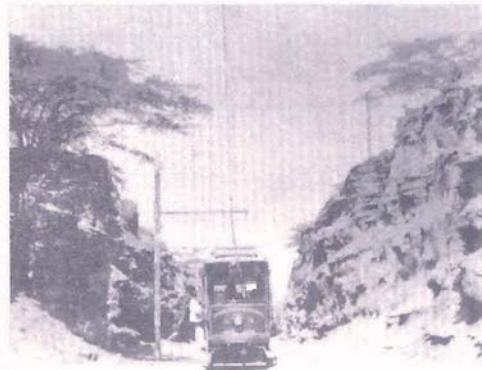
El "Juego de Croket".

25B



El "Juego de los Bolos", en las riberas de las casas.

26



Para 1921, el tranvía eléctrico reemplaza el de mula y el de vapor.

27



Vista hacia el sur, mostrando los hatos y el tendido de la línea del tranvía eléctrico, que en 1921, reemplaza el ferrocarril a vapor.

Estas fotografías pertenecen al álbum de la familia Gross, tomadas un domingo en el hato de su propiedad ubicado en La Ranchería, Maracaibo, abril 1893.



**PLANO 6**

**MARACAIBO PARA INICIOS DEL SIGLO XX. INDICACIONES DE LAS RUTAS DE LOS TRANVÍAS A VAPOR Y ELÉCTRICOS**



Plano elaborado por los autores de este trabajo, a partir de la información localizada en las fuentes documentales escritas y fotográficas consultadas, teniendo como base el plano de la ciudad de Maracaibo de 1889 aparecido en la revista 'El Zulia Ilustrado', N° 22, Tomo I, del 30 de septiembre de 1890. Recopilada por la Fundación Beloso. Tipografía Vargas, Caracas 1965.

---

**FOTO 28**

---

**RECREACIÓN Y  
DESCANSO EN EL  
LAGO**



Un domingo de paseo y de regatas en el Lago.

---

local se traduce en la construcción de una ciudad según sus necesidades, intereses y aspiraciones; crearon espacios y lugares en los cuales pudieron desarrollar su vida cotidiana de trabajo, esparcimiento y vida familiar.

El artículo es un acercamiento a la vida de esta ciudad para finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, en la visión que ofrecen las fuentes escritas y fotográficas, apuntaron a ofrecer fundamentalmente aportes en cuanto a la vida de los grupos prominentes y a esa ciudad de su "imaginario".

La metodología empleada en la elaboración del presente artículo, utilizando la combinación de arqueología y revisión de fuentes primarias y secundarias impresas con las fotografías seleccionadas, constituyó una herramienta de indudable valor para el conocimiento y registro de esa realidad histórica. Se

aprehende dicha realidad, con la información obtenida que se ordena y se interpreta.

Con el presente artículo se reconstruyen imágenes de una ciudad que ya no existe y se constata el estado precario y si se quiere ruinoso de muchos de los lugares que sí están presentes y que constituyen la memoria colectiva de la sociedad de hoy; es su patrimonio histórico, social y arquitectónico.



## BIBLIOGRAFÍA

- AROCHA, José Ignacio (1949) *Diccionario geográfico y estadístico e histórico del estado Zulia*. Publicación de la Asamblea Legislativa del Estado Zulia, de 1894. Caracas: Editorial Avila Gráfica.
- BELLOSO ROSSELL, David (1963) *Obras completas*. Ediciones Banco de Maracaibo. Buenos Aires: Talleres Gráficos Lorenzo y Cia.
- BESSON, Juan (1973) *Historia del Zulia*. Maracaibo: Ediciones Banco Hipotecario del Zulia.
- CARDOZO G., Germán (1991) *Maracaibo y su región histórica. El circuito agro-exportador 1830 1860*. Maracaibo: Colección Centenario de LUZ.
- CENTRO DE INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL DE ESTADO ZULIA (C.I.D.E.Z.). DE LA SECRETARÍA DEL ESTADO ZULIA *Archivo documental de fotografías*.
- EL ZULIA ILUSTRADO (1995) Tomo I 24/10/1888 al 31/12/1891. Edición Facsimil. Caracas: Fundación Beloso.
- GOERING, Anton (1965) "Cuadros de Venezuela. Maracaibo (1873-1877)". Publicado en *El Zulia Ilustrado*, Revista No. 11, 31/10/1889. Edición Facsimil. Caracas: Fundación Beloso/ Tipografía Vargas.
- GONZÁLEZ, Mauricio; LOZADA, Tamara; SANDOVAL, Jaime *Documentos para la investigación histórica de la fotografía y el cine en el estado Zulia*.
- GROSS, Elizabeth (1989) *Vida alemana en la lejanía*. Escritos personales, de 1883. Caracas: Publicación de la Asociación Humboldt.
- GUERRA, Francois Xavier (1987) *Ciclo de Conferencias dictadas en el Centro de Estudios Históricos de la Universidad del Zulia*.
- GUERRA, Francois Xavier *México, del Antiguo Régimen a la Revolución*.
- GUTIÉRREZ, Ramón (1982) *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Buenos Aires, Argentina.
- NAGEL VON JESS, Kurt *Archivo documental de fotografías*. Maracaibo. Estado Zulia.
- NAGEL VON JESS, Kurt (1987) *El elemento alemán en Maracaibo*. Maracaibo: Librería Cultural, S.A.
- PORTILLO, Jesús María (1890) *La ciudad de Maracaibo. Obra póstuma*. Maracaibo: Imprenta Bolívar. Alvarado y Cia.
- RIVAS, José María (1982) *El comercio en Maracaibo. Escritos 1912 - 1913*. Maracaibo: Editorial del Lago, S.A./ Ediciones Banco de Maracaibo.
- SÁNCHEZ, Silvestre (1883) *Breve historia de la Sección Zulia*. Maracaibo: Imprenta de "La Opinión Nacional".
- SEMPERE M., Miguel (1987) *Maracaibo, ciudad y arquitectura*. Tomos 3 y 4. Trabajo de Ascenso, Facultad de Arquitectura. Universidad del Zulia. Maracaibo.
- SEMPERE M., Miguel (1991) *Maracaibo, ciudad y arquitectura*. Tomo V. Trabajo de Ascenso, Facultad de Arquitectura. Universidad del Zulia. Maracaibo.
- SILVA OLIVARES, Héctor (1993) *La autonomía zuliana en el siglo XIX. Un proyecto global*. T.E.G. Universidad del Zulia. Facultad de Humanidades y Educación. División de Estudios para Graduados. Maestría en Historia. Maracaibo.
- URDANETA QUINTERO, Arlene (1992) *El Zulia en el septenio de Guzmán Blanco*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos.
- VON JESS, Carmen (1993) *Entrevista personal para la obtención de información*. 4 de agosto de 1993.



## LA UNIVERSIDAD DEL ZULIA CONSEJO DE DESARROLLO CIENTIFICO Y HUMANISTICO

### Los frutos ciertos de la siembra

Las autoridades universitarias y el Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, han conferido por segunda vez el Botón de la Ciencia como reconocimiento público a los profesores de la Universidad del Zulia adscritos al Programa de Promoción al Investigador, los cuales han colocado a nuestra máxima casa de estudios en la posición de vanguardia dentro de la comunidad científica nacional.

El incremento en el número de investigadores ha sido significativo (de 73 en 1994 a 134 en 1995) y esto es revelador de la principal política de gestión que, como organismo coordinador y promotor de estas actividades, ha desenvuelto el CONDES: la Siembra de la Cultura Científica.

Se está cumpliendo la meta de elevar el nivel de nuestros profesores y de nuestras revistas científicas a través de estrategias de financiamiento de proyectos y de publicaciones.