

Revista de la Universidad del Zulia

Fundada en 1947
por el Dr. Jesús Enrique Lossada



Ciencias
del Agro,
Ingeniería y
Tecnología

Año 9 N° 23

**Enero - Abril 2018
Tercera Época
Maracaibo-Venezuela**

Revista de la **U**niversidad
del **ZULIA**
Tercera Época
Ciencias del Agro,
Ingeniería
y Tecnología

Año 9 N° 23 Enero-Abril 2018

Fundada en 1947 por el Dr. Jesús Enrique Lossada
Adscrita a la Cátedra Libre Historia de la **U**niversidad del **ZULIA**



PUBLICACIÓN AUSPICIADA
POR LA UNIVERSIDAD DEL ZULIA
Y LA GOBERNACIÓN BOLIVARIANA DEL ESTADO ZULIA

Esta revista fue impresa en papel alcalino.
This publication was printed on acid-free paper that meets
the minimum requirements of the American National Standard for
Information Sciences-Permanence for Paper for
Printed Library Materials, ANSI Z39.48-1984

**Indizada, registrada y/o catalogada
electrónicamente en las siguientes bases de datos:**
REVENCYT
REVICYHLUZ
LATINDEX
CLASE
PERIÓDICA
Issuu:
<http://Issuu.com/revistadelauniversidaddelzulia>

REVISTA DE LA UNIVERSIDAD DEL ZULIA

© 2018. Universidad del Zulia

DEPÓSITO LEGAL ppi 201502ZU4666

ISSN 0041-8811

DEPÓSITO LEGAL pp 76-654

*Esta publicación científica en formato digital
es continuidad de la revista impresa*

Portada: Jesus Mata Romero

Concepto gráfico: Jesus Mata Romero

Diagramación: Jesus Mata Romero

Montaje y Diagramación de la revista: Jesus Mata Romero

**REVISTA DE LA UNIVERSIDAD DEL ZULIA.
Calle 67 (prolongación Cecilio Acosta) con Av. 16 (Guajira).
Nueva sede rectoral de la Universidad del Zulia. Edificio
Fundadesarrollo.
Maracaibo, estado Zulia, Venezuela. Teléfono/Fax: 58-261-7831611.
Correo electrónico: revistadeluz@gmail.com**

Revista de la Universidad del Zulia

Tercera Época

DEPÓSITO LEGAL ppi 201502ZU4666
Esta publicación científica en formato digital
es continuidad de la revista impresa
ISSN 0041-8811
DEPÓSITO LEGAL pp 76-654

El Dr. Jesús Enrique Lossada, luego de trabajar infatigablemente hasta lograr la reapertura de la Universidad del Zulia, el 01 de octubre de 1946, le aportó a esta institución su primera revista científica: la Revista de la Universidad del Zulia, fundada por este insigne zuliano, el 31 de mayo de 1947. En su Tercera Época la revista mantiene la orientación que le asignara su fundador: es un órgano científico de difusión de trabajos parciales o definitivos de investigadores y/o equipos de investigación nacionales y extranjeros. La revista posee un carácter multidisciplinario, por ello su temática se divide en tres grandes ejes: a. ciencias sociales y arte; b. ciencias del agro, ingeniería y tecnología; c. ciencias exactas, naturales y de la salud. Su publicación es cuatrimestral. Cada número, de los tres del año, se corresponde con uno de los tres ejes temáticos. La Revista de la Universidad del Zulia, por su naturaleza histórica y patrimonial, está adscrita a la Cátedra libre Historia de la Universidad del Zulia.

Directores y Responsables

Eméritos

Jesús Enrique Lossada
José Ortín Rodríguez
José A. Borjas Sánchez
Felipe Hernández
Antonio Borjas Romero
César David Rincón
Sergio Antillano

Directora

Imelda Rincón Finol

Coordinador

Reyber Antonio Parra Contreras

Editora Asociada

Thaís Ferrer

Comité Editorial

Imelda Rincón (LUZ)
Reyber Parra (LUZ)
Teresita Álvarez (LUZ)
Jesús Medina (LUZ)
José Lárez (UNERMB)
Marielis Villalobos (LUZ)

Comité Asesor

Nelson Márquez (LUZ)
Judith Aular (LUZ)
Rutilio Ortega (LUZ)
Thaís Ferrer (LUZ)
Alí López (ULA)
Antonio Castejón (LUZ)
Ana Judith Paredes (LUZ)
María Dolores Fuentes Bajo
(Universidad de Cádiz, España)
Néstor Queipo (LUZ)
Ana Irene Méndez (LUZ)
Mayela Vilchez (LUZ)
Modesto Graterol (LUZ)
Mario Ayala (UBA Argentina)
Tomás Fontaines (UDO)
Enrique Pastor Seller
(Universidad de Murcia, España)
Lourdes Molero (LUZ))

Traducción

Eugenia Di Bella



Universidad del Zulia
Autoridades

Jorge Palencia
Rector

Judith AULAR DE DURÁN
Vice Rectora Académica

Jesús SALOM
Vice Rector Administrativo

Marlene PRIMERA
Secretaria

Imelda RINCÓN FINOL
Coordinadora de la Cátedra Libre
Historia de la Universidad del Zulia

Contenido

8 **Presentación**

Thaís Ferrer

11 **María Alejandra Rosales Lobo.**

Tourist equipment in the cacute parrish, Rangel Municipality, Mérida State.

Equipamiento turístico presente en la parroquia Cacute, municipio Rangel del estado Merida.

27 Ismar Millano, Pedro López, Luisenia Fernández.

An approach to accommodation services in Maracaibo's oil period: 1920 – 1960.

Un acercamiento a los servicios de alojamiento en la Maracaibo petrolera: 1920-1960.

43 Leriz Camacaro Sierra, María del Pilar González, Ana Barboza.

The patrimonial house as hostel-type lodging in Santa Lucía, Maracaibo.

La casa patrimonial como alojamiento tipo posada en Santa Lucía de Maracaibo.

59 Rafael Palmera Crespo, Jhon Fredy Asprilla Mosquera.

Totten canal in the Departments of Atlántico and Bolívar, Colombia. History, construction and environmental impact.

Canal de Totten en los departamentos de Atlántico y Bolívar de Colombia. Historia, construcción e impacto ambiental.

76 Luz Mely Rivas.

Pattern language in open spaces: squares of Bolívar Parrish in Maracaibo.

El Lenguaje de patrones en los espacios abiertos: plazas de la Parroquia Bolívar de Maracaibo.

91 Pardo Alvarado Yovannys.

Didactic cinema, script and audiovisual filmmaking as an alternative for teaching and research in programs of architecture and urbanism.

Cine didáctico, guion y realización audiovisual como alternativa de docencia e investigación en programas de arquitectura y urbanismo.

108 Enio Ortiz.

Impact of Venezuelan automotive commercial policies in the assembling industry of armed vehicles.

Impacto de la política comercial automotriz venezolana sobre la industria del ensamblaje de vehículos armados.

129 Normas para la presentación de trabajos

Presentación

La universidad en su rol social desde la perspectiva de la Gerencia del Desarrollo

En esta oportunidad, ante los nuevos aportes de la *Revista de la Universidad del Zulia*, en su Número 23, he considerado la pertinencia de reforzar el sentido del liderazgo de la Universidad, como organización del Sistema de Educación Superior ante la Sociedad, desde la perspectiva de la Gerencia del Desarrollo.

Ahora bien, si el Estado promueve el desarrollo para mejorar la calidad de vida del hombre y sus comunidades, las Universidades son las principales fortalezas por cuanto disponen del recurso humano con aportes, procesos metodológicos, reconocimiento social y el prestigio que han logrado de la experiencia acumulada en su campo de acción particular.

En este sentido, ante la globalización, la interdisciplinariedad y el desarrollo social, las Universidades responden como centros de enseñanzas, con la herramienta del currículo integrado, donde la gran tarea es hacer que estas temáticas estimulen y lleguen a preocupar al conjunto de los estudiantes. Según Torres (2000) las Universidades juegan un papel fundamental en el equilibrio y fortalecimiento de los espacios para reflexionar y construir paradigmas.

Es por ello que la academia juega varios roles:

1. Poner a prueba modelos existentes y desarrollar conexión con los sectores sociales.
2. Ocupar un lugar preponderante en el proceso de transformación social, hacia la construcción de ciudadanía, una ciudadanía plena.
3. Dinamizar la capacidad de metodología de los líderes sociales, comunitarios, juveniles, estudiantiles, políticos, de manera positiva y eficiente para la solución de problemas particulares del entorno donde habitan, mejorar la gestión individual de las comunidades mediante el otorgamiento de herramientas clave: el servicio comunitario, autodesarrollo, como ejemplo.

Refiere Torres (200) que las Universidades relacionan el conocimiento y dominio de técnicas para llevar adelante proyectos sociales cuyas fuerzas dinamizadoras promueven el desarrollo integral del hombre en su entorno social. De ahí que el Rol Social de las Universidades en la perspectiva del desarrollo, trasciende en el tiempo

para contribuir preparando a las nuevas generaciones en un modelo de sociedades proactivas y de impacto social.

En este mismo orden de ideas, la *Revista de la Universidad del Zulia*, con su sostenida labor de contribuir en la publicación, difusión del saber y el hacer científico desde la educación superior, es propositiva para llegar con sus contenidos a fortalecer el conocimiento de la comunidad académica.

El Número 23 se inserta en las áreas de investigación: Ciencias del Agro, Ingeniería y Tecnología. En el área de la Ingeniería sobresalen la Arquitectura, el Urbanismo y entorno. Los artículos que se presentan son los siguientes:

1. Equipamiento turístico presente en la parroquia Cacute, Municipio Rangel del Estado Mérida, de su autora “María Alejandra Rosales Lobo” Universidad de los Andes.
2. Un acercamiento a los servicios de alojamiento en la Maracaibo Petrolera 1920-1960, de los autores: Ismar Millano, Pedro López y Luisenia Fernández. Universidad del Zulia.
3. La casa patrimonial como alojamiento tipo posada en Santa Lucía de Maracaibo, de las autoras: Leriz Camacaro, María del Pilar González y Ana Barboza. Universidad del Zulia.
4. Canal de Totten en los departamentos de Atlántico y Bulevar de Colombia. Historia, construcción e impacto Ambiental. Autores: Rafael Palmera Crespo y Jhon Asprilla. Universidad del Atlántico Colombia.
5. El lenguaje de patrones en los espacios abiertos: plazas de la parroquia Bolívar de Maracaibo. Su autora: Luz Mely Rivas. Universidad del Zulia.
6. Cine didáctico, guion y realización audiovisual como alternativa de docencia e investigación en programas de Arquitectura y Urbanismo. Autor: Yovannys Pardo. Universidad del Atlántico Colombia.
7. Impacto de la política comercial automotriz venezolana sobre la industria del ensamblaje de vehículos armados. Su autor: Enio Ortiz. Universidad Simón Bolívar.

La universidad en su proceso de cambio y transformación, para mantenerse vigente, debe llegar a la revisión de su rol social para aportar al Estado venezolano, profesionales con sensibilidad y preparación para el desarrollo.

Dra. Thais Ferrer de Molero

Editora Asociada.

Referencias

Ferrer de Molero, Thais (2008). La gerencia de las organizaciones, caso la Universidad del Zulia y su necesaria evaluación mediante indicadores de gestión. Investigación Posdoctoral.

Torres Santomé Jorge (2000). *Globalización e Interdisciplinaridad: el currículo integrado*. Biblioteca Digital Hispánica. Biblioteca Nacional de España, Madrid Mota 4ta Edición.

Equipamiento turístico presente en la parroquia Cacute, municipio Rangel del estado Mérida

María Alejandra Rosales Lobo*

RESUMEN

Este artículo tiene como finalidad presentar los resultados de una investigación subvencionada por el Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico, Tecnológico y de la Artes de la Universidad de Los Andes, código A-787-12-09-C. El objetivo estuvo dirigido a determinar el equipamiento turístico presente en la parroquia Cacute, municipio Rangel del Estado Mérida. El trabajo consistió en reconocer las diferentes instalaciones acondicionadas para prestar servicios turísticos en la zona debido a la modificación dada en los usos del suelo y la diversificación de la economía de este ámbito rural, donde la alternativa a la producción primaria viene dada por el turismo, conllevando tanto a la modificación de viviendas como a la construcción de recintos para hospedaje y prestación de servicios. La metodología se sustentó en una investigación exploratoria de carácter cuantitativo-cualitativo, obteniendo como resultados, la actualización de los usos del suelo; determinación del tipo de servicios turísticos y geo-referenciación de las cuatro unidades de paisaje estudiadas.

PALABRAS CLAVE: Equipamiento, turismo, usos del suelo, ámbito rural.

* Universidad de Los Andes, Centro de Investigaciones de la Vivienda y el Habitat. Mérida-Venezuela.

Tourist equipment in the cacute parrish, Rangel Municipality, Mérida State

ABSTRACT

The purpose of this article is to present the results of a research financed by the Council for the Arts, Technological, Humanistic and Scientific Development of Universidad de Los Andes, code A-787-12-09-C. The objective was to determine the tourism equipment present in Cacute Parrish, at Rangel Municipality, Merida state. Different facilities equipped to provide tourism services in the area were identified, due to the modification in land use patterns and the diversification of the economy of this rural area. In this area, the alternative to primary production is given by tourism, which has led to both the modification of housing and the construction of facilities for lodging and provision of services. An exploratory and qualitative-quantitative methodology was applied. The land uses updating, the determination of the type of tourist services and the geo-referencing of the four landscape units studied were obtained as results.

KEYWORDS: equipment, tourism, uses of land, rural area.

Introducción

Son diversos los estudios y pronunciamientos relacionados con el turismo y aspectos concomitantes como los del equipamiento. Entre éstos, destaca el manifiesto de la Carta Europea del Turismo Sostenible (2013: p2), en la que se enfatiza el compromiso de llevar a la práctica una estrategia local a favor de un turismo sostenible, definiéndolo como:

...cualquier forma de desarrollo, **equipamiento** o actividad turística que respete y preserve a largo plazo los recursos naturales, culturales y sociales, contribuyendo de manera positiva y equitativa con el desarrollo económico y la plenitud de quienes viven, trabajan o realizan una actividad asociada al turismo y en áreas de valor ambiental.

Lo anterior justifica dar atención al equipamiento asociado con la actividad turística, principalmente la de hospedaje y con mayor énfasis, las localizadas en zonas rurales por las características ambientales y socio-culturales que les caracterizan, pues generalmente éstas se desarrollan en las proximidades de ríos, parques nacionales, reservas forestales, montañas y costas entre otras. Dichas connotaciones naturales hacen que algunos asentamientos rurales requieran tratamiento especial al momento de intervenir en ellos con actividades diferentes a las de su vocación tradicional, que para el caso estudio es la agrícola, subrayando en este sentido, que la incursión del poblador rural en actividades turísticas ha generado intervenciones que, por desconocimiento o falta de asistencia técnica por parte de los entes encargados en la materia, van en detrimento no sólo del capital natural sino del paisaje rural en general, desdibujando

las condiciones tipológicas y morfológicas que en suma, son atractivos turísticos por sí solos.

Lo anterior es una característica generalizada en los territorios rurales del estado Mérida, pero con más impacto en la zona del páramo que, por su configuración geográfica e inmensurables bellezas escénicas, es un atractivo turístico por antonomasia; de aquí el interés de identificar el tipo de equipamiento turístico presente en un asentamiento del páramo merideño, específicamente el de la parroquia Cacute, municipio Rangel del estado Mérida, debido a su cercanía con la ciudad y al auge que ha tomado el turismo en la zona.

Para realizar el diagnóstico se seleccionaron cuatro unidades de paisaje bien definidas y que en otrora eran ámbitos de residencia y producción agrícola, pero ahora presentan mixtura en los usos del suelo por la inclusión de actividades relacionadas con el turismo: hospedaje, alimentación y comercio diversificado. Para el levantamiento de información se hizo un trabajo de campo dirigido a identificar los usos del suelo así como para determinar el porcentaje y tipo de equipamiento turístico. Igualmente se recopiló información relacionada con los aspectos naturales y socio-culturales, para lo cual se aplicó un instrumento de recolección de datos diseñado por la investigadora (Anexo 1).

Para cumplir con el objetivo general, se plantearon los siguientes objetivos específicos a) Sectorizar las áreas de influencia turística, caracterizándolas según unidades de paisaje dadas por las condiciones físico-geográficas y bordes artificiales, b) Identificar el equipamiento turístico por cada unidad de paisaje sectorizada, indicando, en planos, su ubicación; c) Georeferenciar las unidades de paisaje mediante la construcción de una poligonal ajustada a las condiciones geomorfológicas de cada área estudio.

1. Marco referencial

Para definir el tipo de equipamiento turístico presente en la parroquia Cacute, se indagó en el constructo del concepto, para luego describir cuáles son las características que permiten definir como tales aquellos inmuebles en los que se prestan servicios turísticos, los cuales, asociados con ciertas actividades y entornos naturales, configuran el atractivo turístico y por ende la demanda en su usufructo. Tal es el caso de la parroquia Cacute, la cual por sus condiciones físico-geográficas de montaña, ha mantenido inalterable una importante extensión de su territorio, dándole condiciones idóneas para el desarrollo de actividades turísticas.

En este contexto y haciendo énfasis en el turismo que se despliega en ámbitos rurales, destaca lo expuesto por Acerenza, (2003) cuando afirma que para lograr un desarrollo turístico exitoso deben cumplirse ciertas condiciones: protección del ambiente; desarrollo del producto turístico; infraestructura (equipamiento);

comercialización; promoción y compromiso de la industria turística. De esto se extrae que una comunidad receptora que cuente con servicios y equipamientos de calidad tiene el camino abonado no solo para la oferta, sino para la demanda turística y más aún si los mismos incorporan la conservación ambiental y el desarrollo local, lo que adquiere rango legal en Venezuela a través de dos instrumentos legales específicos, a saber:

1.- Ley Orgánica de Turismo (2014), Artículo 2º, Numeral 1, define los atractivos turísticos como aquellos “Elementos físicos naturales o artificiales y socio culturales, propios de un lugar, los cuales son determinantes para motivar, por sí solos o en combinación con otros, la elección del destino por parte del turista y visitante, con fines de esparcimiento, recreación, diversión y otros”. En el Numeral 5 del mismo artículo, se define el destino turístico como aquel en el que se “concentran instalaciones y servicios turísticos diseñados para satisfacer las exigencias y necesidades demandados por los turistas o visitantes”, esto permite inferir, interpretando la norma, que debe existir una planta turística definida para la prestación de servicios y atención diversificada a los visitantes.

Lo expuesto se refuerza con el Artículo 34 *ejusdem*, Numeral 1, en el que se deja sentado que el alojamiento turístico es considerado un tipo de servicio, junto con las viviendas vacacionales (Numeral 7) así como las actividades comerciales y culturales que exclusivamente presten servicios turísticos en ferias y fiestas tradicionales y populares y los servicios de apoyo al turismo (numerales 11 y 12 respectivamente).

2.- Ley de Fomento del Turismo Sustentable (2014), esta Ley reviste importancia en la presente investigación por lo establecido en su Artículo 5, Numeral 11, en el que se precisa el Turismo Rural como “aquel que se desarrolla en un entorno rural mediante gestión directa y participativa de la comunidad, generando ingresos complementarios y de distribución equitativa, motivados por el intercambio cultural y una relación responsable entre la comunidad y los turistas y visitantes” y el Artículo 26, numerales 1 y 2, que remite a: Alojamiento Turístico Comunitario (mínimo 5 habitaciones, baño privado o compartido; servicio de alimentación, administrado por una organización socio productiva avalada por el consejo comunal y localizado en un entorno rural) y Alojamiento Turístico Familiar Comunitario (mínimo una habitación y máximo 4, baño privado o compartido, servicios de alimentación, administradas por la familia anfitriona y avalada por el consejo comunal, y que se encuentre en un entorno rural); este último es de interés, pues como se evidenciará en el diagnóstico, el equipamiento de alojamiento turístico presente en Cacute, en su mayoría, encaja en esta categoría.

De lo anterior se desprende que el equipamiento, en sus diversas connotaciones funcionales y de servicios es imprescindible para que la actividad turística sea exitosa, dado que el mismo, como expone Torrejón (2004: parr14), está referido al “conjunto de instalaciones, instrumentos y sistemas necesarios para la elaboración del producto

turístico”, de aquí aseverar que éste es un eje primordial para el desenvolvimiento de la actividad, acotando que la misma no solo reposa en el hospedaje, sino que requiere de servicios complementarios que, además de cumplir una función específica, coadyuvan con el desarrollo turístico de una región y en suma, de una nación. Para el caso venezolano se considera que todo el territorio “es potencialmente turístico, por sus atributos naturales, sociales, físicos, ambientales y culturales...” (Artículo 4, Ley Orgánica de Turismo, 2014).

Por otra parte, enfatizando la importancia que tiene el equipamiento para el desarrollo turístico, Acerenza, (2003: p. 202), asume que éste debe conceptualizarse de manera precisa y en tal sentido lo define como:

...aquellos que, a través de las facilidades, distracciones y amenidades que ofrecen, hacen posible que el turista, además de satisfacer la motivación principal de su viaje, pueda disfrutar de una estancia agradable y llevar a cabo ciertas actividades recreativas en el punto de destino

Para *Antón*, (2005), el desarrollo turístico va de la mano con la calidad del equipamiento, por tanto agrega que el mismo debe responder a procesos de planificación, considerando en su diseño las características del emplazamiento; rigiéndose por las normas correspondientes a los usos del suelo, la protección ambiental y el respeto por la cultura y patrimonios locales.

Por su parte, *Quesada* (2007: p 204), incluye el equipamiento en el concepto de instalaciones turísticas y lo define como “...un conjunto de facilidades provistas de servicios con el propósito de que con ellas los turistas puedan disfrutar la práctica de singulares actividades”.

Bullón (1995, en *Quesada*, 2007: p 195), por el contrario, da una conceptualización más político-administrativa y se refiere al equipamiento turístico como aquel que “incluye todos los establecimientos administrados por la actividad pública o privada que se dedican a prestar servicios básicos, siendo el segundo componente las instalaciones”.

Las conceptualizaciones *up supra*, llevan a considerar que los atractivos turísticos vienen dados tanto por los recursos paisajísticos y recreativos del ámbito receptor como por el tipo de equipamiento que da cabida a los diversos servicios y que en suma, se constituyen como soporte insoslayable de las actividades turísticas; es decir, son las instalaciones las que sustentan la planta turística, la cual es discriminada por *Quesada* (*op cit*) en función de las características físico-naturales del emplazamiento, catalogándolas como instalaciones de agua y playa; instalaciones de montaña e instalaciones generales.

Para el caso de la parroquia Cacute, municipio Rangel del estado Mérida, el equipamiento turístico entra en la clasificación de instalaciones de montaña, pues sus condiciones de emplazamiento y aspectos físico-naturales se ajustan a los referenciados

por Quesada (2007): a) estar emplazadas en zonas de topografía escarpada, b) poseer vegetación y clima propios de montaña.

Siendo entonces el equipamiento un factor material imprescindible para el desarrollo turístico, queda sentado que éste, como conjunto de instalaciones y sistemas necesarios para el desenvolvimiento de las actividades y servicios, no solo reposa en las grandes estructuras hoteleras que en otrora daban cabida a visitantes y temporadistas. Actualmente hay diversidad de tipologías edificatorias destinadas a prestar servicios turísticos, destacando que en zonas rurales, como la del caso estudio, las mismas obedecen a patrones constructivos distintos a los que hasta hace pocos años caracterizaban a la arquitectura hotelera. Esto se debe a que los prestadores de servicios reconocen la importancia del paisaje y la necesidad de adecuar las construcciones a ciertos aspectos tipológicos, los cuales en integración con el ambiente, son los verdaderos atractivos turísticos.

Por tanto, para que las instalaciones turísticas de montaña mantengan el atractivo y no rompan con el valor escénico (natural y construido) de los asentamientos rurales en los que se viene combinando la actividad primaria con la turística, se requiere cumplir con ciertos criterios de ubicación, diseño y construcción, los cuales son enunciados por (Andersen, 1993, p. 73; la Organización Mundial del Turismo (OMT), 1992, p. 31-32 y Báez y Acuña, 1998, p. 58-75 en Nel-lo 2004):

- Toda infraestructura ha de tener utilidad. Debe estar en relación con la función del lugar y sus alrededores, con sus dimensiones y el perfil de los usuarios.
- Las instalaciones han de ser una ventana al mundo natural y un vehículo de pedagogía social en el campo ambiental. El diseño físico ha de conseguir comodidad en un marco de bajo impacto ambiental.
- Las infraestructuras deben ser lo más discretas posible, sin dominar el entorno natural, ni deslucir los valores intrínsecos del área.

Las acotaciones anteriores imprimen relevancia a la mirada dada al equipamiento turístico presente en Cacute, pues como se mencionó, éste es un asentamiento de montaña con un valor ambiental y arquitectónico importante para el estado. Se hace este señalamiento porque su Caso Central fue sometido a un proyecto de renovación/preservación (a partir del año 1990) para resaltar y fortalecer su imagen de pueblo típico andino, actuación ésta que ha contribuido a enaltecer la tipología tradicional y por ende su atractivo turístico. (Figura 1),



Figura 1. Vista panorámica del casco central de Cacute

Fuente: Elaboración propia (2017)

Luego de expuestas las posturas de diversos autores con respecto al tema del equipamiento turístico, debe aclararse que la norma venezolana no da una definición concreta de éste, solo hace mención a los alojamientos, los cuales en el Artículo 2 del Reglamento Parcial de la Ley Orgánica de Turismo sobre Establecimientos de Alojamiento Turísticos (1998), quedan definidos como aquellos en los que se “presta al público el servicio de hospedaje en forma temporal, con áreas e instalaciones comunes, que consta de una edificación o conjunto de edificaciones construidas o acondicionadas para tal fin, y operadas en forma conjunta, ocupando la totalidad o parte de dichas edificaciones” y en el Artículo 5, literal b) se establece lo que es una categorización, a saber: “proceso aplicado a los establecimientos de alojamiento turístico con la finalidad de medir la calidad y cantidad de servicios que prestan a los huéspedes, el cual los ubicará en una categoría determinada, según el Tabulador de Servicios que corresponda a su clasificación” Dicha categoría queda establecida en el artículo 10 *ejusdem*, de la siguiente manera: a) Hotel de Turismo; b) Hotel-Residencia de Turismo; c) Motel de Turismo. d) Hospedaje o Pensión de Turismo; e) Posada de Turismo f) Campamento de Turismo. g) Estancia de Turismo. h) Hato, Finca o Hacienda de Turismo. i) Establecimiento Especial de Alojamiento de Turismo.

Por otra parte, en la Resolución N° 004, contentiva del Instructivo de Servicios Complementarios (2015), solo se hace referencia a los servicios complementarios que pueden ofrecer los prestadores de alojamiento turístico; en ningún caso se habla de equipamientos conexos ajenos a dichos establecimientos. Se hacen estas connotaciones, pues al momento de identificar el equipamiento turístico presente en la parroquia Cacute será necesario contrastar el constructo conceptual con el marco jurídico venezolano atinente a la materia.

2. Metodología

La investigación se abordó desde el paradigma exploratorio con un aporte cuantitativo-cualitativo. Por tanto, para explicar el proceso de estudio, se presenta el siguiente esquema metodológico:

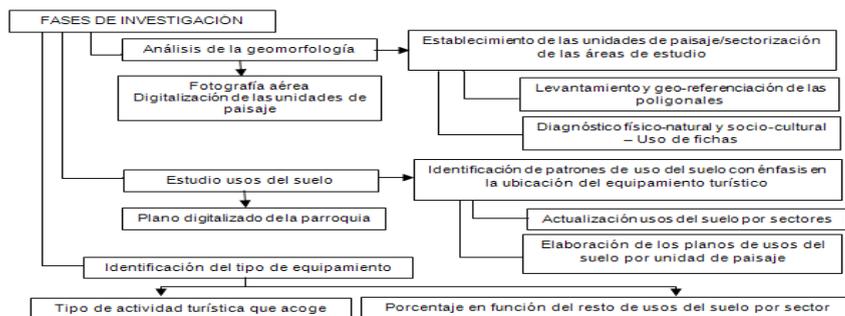


Figura 2. Esquema metodológico

Fuente: Elaboración propia (2017)

1.1 El sitio

La parroquia Cacute, municipio Rangel del Estado Mérida, se localiza entre las poblaciones de Mucurubá y Tabay. Está conformada por núcleos socio-productivos ubicados a ambos lados de la carretera Trasandina o Troncal 007, en el valle del río Chama. La zona poblada ocupa alrededor de 2,96 hectáreas; su entorno montañosos es de aproximadamente 48,6 hectáreas. Geográficamente, tiene las siguientes coordenadas: 8°40'74" a 8°41'11" de latitud norte y 71°00'16" a 71°01'00" de longitud oeste (Corporación de Los Andes, 2002). En la figura 3, se muestran los sectores de la parroquia asumidos para el estudio, así como las poligonales trazadas para delimitarlos y geo-referenciarlos, aclarando que las mismas obedecen a unidades de paisaje definidas por bordes naturales y artificiales, los cuales circunscriben de manera clara cada una de las áreas.



- 1) Cacute Casco S1; 2) Los Granates S2; 3) La Becerrera S3; 4) La Granja S4

Figura 3: Sectorización por sectores, parroquia Cacute, municipio Rangel, estado Mérida

Fuente: Elaboración propia sobre base de imagen satelital de ArcGIS (2017)

En la figura 3 se muestran los cuatro (4) sectores delimitados y geo-referenciados; el criterio de selección obedeció a su accesibilidad, y a la incipiente actividad turística que se viene dando en los mismos. Para determinar el tipo de equipamiento turístico ubicado en éstos, se realizó un trabajo de campo, actualizando los usos del suelo, lo que permitió elaborar un plano con la ubicación del equipamiento y generar la data del tipo y cantidad de los mismos. (Figura 4)

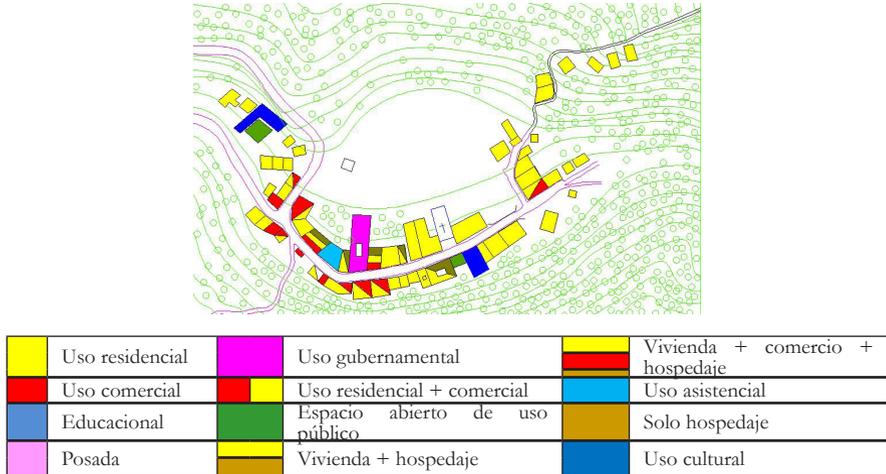


Figura 4. Planos de usos del suelo por sector o unidad de paisaje delimitada en campo

Fuente: Elaboración propia (2016, 2017)

Los planos de usos del suelo evidencian una cierta mixtura; sin embargo predomina el uso residencial y aún son extensas las áreas dedicadas a la producción primaria. No obstante, resulta de interés que el equipamiento turístico identificado no se presenta aislado de los demás usos del suelo, por el contrario, se complementa a éstos.

Igualmente, se identificaron aspectos socio-culturales y de servicios. Para tal fin se elaboraron fichas de recolección de datos (anexo 1). Con éstas se recopiló información de manera sucinta para hacer la interpretación pertinente en función del objetivo general de la investigación. En este sentido se tiene:

2.2. Aspectos Físico-naturales, socio-culturales y de servicios

De los instrumentos se pudo extraer información relevante, destacando que la parroquia Cacute, en los cuatro sectores de estudio, posee un capital natural significativo, con la presencia de importantes afluentes de agua, valles y montañas. Esto permite aseverar que la misma cuenta con aspectos relevantes para el desarrollo turístico: condiciones escénicas; accesibilidad; tradiciones y cultura local así como la preservación de la tipología arquitectónica andina.

En cuanto a los recursos culturales, se conoció de primera mano que se mantienen actividades que resaltan la idiosincrasia y modos de vida de la comunidad, las cuales se instituyen como aspectos intrínsecos a los atractivos turísticos del pueblo, destacando entre estos, el museo del Divino Niño (antigua capilla), recinto donde reposa la imagen del patrono de Cacute, las fiestas religiosas asociadas a él y el arte popular basado en la elaboración de artesanías e instrumentos musicales.

Por otra parte, se levantaron datos concernientes a los servicios, información fundamental para analizar la eficiencia en la prestación de los servicios turísticos en cuanto a dotación de agua, accesibilidad, disposición final de desechos sólidos y aguas residuales, transporte y tipo de vías entre otros, pudiendo decirse que a pesar de la presencia de los servicios básicos, no se cuenta con otros que pudieran coadyuvar con la actividad turística como por ejemplo, módulo de tránsito, información turística, seguridad y defensa entre otros.

2. Resultados y conclusiones

Del proceso investigativo sustentado en el trabajo de campo y la observación directa se obtuvieron los siguientes resultados puntuales:

1.- Geo-referenciación de las poligonales de 4 sectores de la parroquia Cacute (anexo 2)

2.- Actualización de los usos del suelo de los sectores Cacute Casco, La Becerrera, La Granja y Los Granates. Esto permitió discriminar los diferentes equipamientos o inmuebles destinados a ofrecer alguna actividad asociada con la prestación de servicios turísticos.

Del estudio específico del equipamiento turístico, tópico central de esta investigación, se obtuvo la siguiente información:

Cuadro 1. Totalización de los tipos de usos del suelo por sector

	LOS GRANATES	LA BECERRERA	LA GRANJA	CACUTE CASCO	TOTAL
SOLO VIVIENDA	42	65	17	16	140
VIVIENDA + COMERCIO	3	1	0	4	8
VIVIENDA + AREA DE PRODUCCIÓN	5	5	8	2	20
VIVIENDA + HOSPEDAJE	3	0	4	3	10
VIVIENDA + HOSPEDAJE + COMERCIO	0	0	1	2	3
SOLO HOSPEDAJE	1	2	3	1	7
COMERCIO	1	1	2	4	8
OTROS	0	0	1	3	4

Fuente: Elaboración propia (2108)

Como se extrae del Cuadro 1, apartando el uso residencial, la cantidad de viviendas con unidades de producción (20), se equipara con la cantidad de inmuebles que prestan el servicio de hospedaje turístico (20). Aunque no se identificó el número de camas o capacidad de alojamiento, puede afirmarse que el comercio y servicios complementarios asociados con la actividad turística es insuficiente (8 en total) distribuido en los cuatro sectores; con mayor presencia en Cacute Casco.

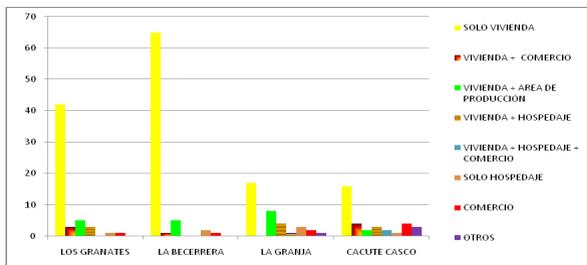
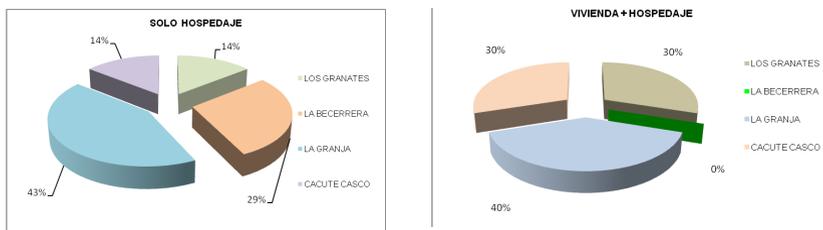


Figura 5. Tipo de actividades/ usos del suelo por sectores

Fuente: Elaboración propia (2018)

El gráfico demuestra que a pesar de haber diversidad de usos del suelo, predomina el residencial; no obstante la mixtura de usos se hace presente, pues en cierto porcentaje de viviendas se han adecuando espacios para dar cabida a actividades relacionadas con el turismo, en mayor porcentaje hospedaje, como se demuestra en las figuras 6 y 7. Otra actividad incluida es la comercial, dirigida básicamente a la venta de alimentos y bebidas.



Figuras 6 y 7: Tipo de hospedaje turístico

Fuente: Elaboración propia (2018)

Los gráficos muestran que en la parroquia el sector que ofrece más posibilidades de hospedaje (solo hospedaje y vivienda + hospedaje) es La Granja; sin embargo, el servicio puede encontrarse en los cuatro sectores. La distribución de servicios complementarios es escasa. No obstante, debe acotarse que en el Sector Los Granates se localiza un inmueble destinado únicamente a posada; en Cacute Casco hay una casa típica acondicionada para hospedaje turístico (Figura 8), el resto está localizado en viviendas en las que se han acondicionado espacios para hospedaje; este mismo caso

se observó en La Granja, sector en el que además predominan las cabañas turísticas. En el caso de la Becerrera, solo hay tres edificaciones destinadas al alojamiento turístico, de reciente construcción y con tipología relacionada con la arquitectura típica de la zona.



Figura 8: casona antigua, con patio central.
Actualmente acondicionada como posada
Fuente: Elaboración propia (2016)

Como se pudo comprobar durante el proceso de investigación, la mayoría de los servicios turísticos se desarrollan en espacios que se han acondicionado en las viviendas, muchas de las cuales ofrecen áreas únicamente para hospedaje.

La anterior indicación conlleva a concluir que el equipamiento turístico no está ajustado a un patrón edificatorio o constructivo y tipológico definido o normado y mucho menos en áreas rurales. Esto queda sentado no solo en la indagación teórica referida al tema, sino en el marco legal venezolano.

Por una parte, los investigadores en el tema como (Bullón, 1995; Acerenza, 2003; Torrejon, 2004 y Antón, 2005) en asociación con lo establecido en la Carta Europea de Turismo Sostenible, coinciden en que el equipamiento se asocia con instalaciones; servicios; atractivos turísticos y estancia. La única discriminación que se pudo encontrar fue la expuesta por Quesada (2005), al catalogar las instalaciones como: de agua y playa; de montaña y generales.

Esta misma amplitud conceptual pudo interpretarse en la norma venezolana concomitante con el tema, pues tanto la Ley Orgánica del Turismo (LOT) como la Ley de Fomento del Turismo Sustentable (LFTS), no establecen una definición concreta de equipamiento turístico; por el contrario hacen hincapié en el alojamiento. A grosso modo en la LOT, éste se generaliza definiendo destino turístico como aquel “en el que se concentran instalaciones”, las cuales no se caracterizan o definen de manera concreta.

Sin embargo, ambas leyes dan respuesta al objetivo general de esta investigación, pues el equipamiento encontrado en los sectores abordados para el estudio, en su mayoría destinados al alojamiento, se catalogan como Alojamientos Turísticos, según el Artículo 34 de la LOT y como Alojamiento Turístico Familiar, definido en el Artículo 24 de la LFTS.

El resto de servicios se pueden catalogar como equipamientos turísticos siempre y cuando den un servicio coadyuvante para el desarrollo de la actividad. En este caso se encontraron establecimientos que prestan servicios de alimentación y bebidas, actividades catalogadas como de servicios turísticos en el mismo artículo 34 de la LOT, así como las actividades culturales, que para el caso de Cacute vienen dadas por el patrimonio tangible e intangible devenido de la devoción al Divino Niño de Cacute, que además de generar actividades religiosas, le confiere al asentamiento un espacio-museo, catalogado en consecuencia como parte del equipamiento turístico del sector.

Finalmente se puede concluir manifestando que el equipamiento turístico presente en la parroquia Cacute es del tipo hospedaje. Esta actividad en específico viene tomando auge en la zona debido a la incursión de algunos pobladores en la actividad turística como alternativa económica a la agricultura. El resultado de dicha incursión ha devenido en la modificación de las viviendas, adecuando espacios para hospedaje y en menor medida, el acondicionamiento o construcción total de estructuras para ese único fin, el hospedaje turístico.

Lo anterior, en síntesis, remite a afirmar que los servicios turísticos en la parroquia Cacute, tienen un crecimiento incipiente y están generando mixtura en los usos del suelo, destacando que el hospedaje encontrado cabida mediante la modificación o adecuación de espacios de las viviendas, las cuales pueden catalogarse como viviendas productivas, pues son muy pocos los inmuebles que están destinados únicamente a prestar servicios turísticos.

Referencias

- Acerenza, M. (2003). *Administración del Turismo. Conceptualización y Organización*. México D.F: Trillas
- Antón, S. (2005). *Planificación territorial del turismo*. Barcelona, España: UOC
- Boullón R. (1997). *Planificación del Espacio Turístico*. México D.F: Trillas.
- Conferencia Mundial del Turismo Sostenible (1995). *Carta del Turismo Sostenible*. Lanzarote, España. Documento en línea disponible en <http://www.turismo-sostenible.org/docs/Carta-del-Turismo-Sostenible.pdf> Consulta [Junio 26, 2017]
- Corporación de Los Andes (2002). Municipio Rangel. Documento en línea disponible

en http://www.corpoandes.gov.ve/files/gerencia_información/Dossier%20Municipal%2022004-2005/Dossier%20Merida/RANGEL.pdf Consulta [Abril 26, 2014]

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela (2014). Ley Orgánica de Turismo. Decreto N°1.441. Gaceta Extraordinaria N° 6.152 de fecha 18 de noviembre de 2014.

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela (2014). Ley de Fomento de Turismo Sustentable como Actividad Comunitaria y social. Decreto N° 1.442 Gaceta Extraordinaria N° 6.153 de fecha 18 de noviembre de 2014

Gaceta Oficial de la República de Venezuela (1998). Reglamento Parcial de la Ley Orgánica de Turismo sobre Establecimientos de Alojamiento Turístico. Decreto N° 3.094 Gaceta N° 36.607 de fecha 21 de diciembre de 1998.

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela (2015). Instructivo de Servicios Complementarios para establecimientos de Alojamiento Turístico. Resolución N° 004. Gaceta N° 40.600 de fecha 04 de febrero de 2015.

Nel-lo, M. (2004) Evaluación de la Infraestructura y Servicios Turísticos en Áreas Protegidas. El caso de México y América Central. Documento en línea disponible en <https://www.estudiosenturismo.com.ar/search/PDF/v13n3-4a10.pdf> Consulta [Octubre 12, 2017]

Quesada, R (2007). *Elementos del Turismo*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia (EUNED).

Torrejón A. (2004). Diccionario Abreviado de Turismo. Pagina Web en línea disponible en <http://www.boletín-turistico.com/diccionarioturismo/Diccionario-1/E/EQUIPAMIENTO-TUR%3%8DSTICO-1273/> Consulta [Octubre 12, 2017]

Anexo 1: Fichas de recolección de datos

FECHA DE LEVANTAMIENTO:		CATEGORIA:		UNIDADES DE PAISAJE I, II, III, IV		SECTOR:	
		UNIDAD DE PAISAJE				CACUTE	
1) ATRACTIVOS TURÍSTICO-RECREACIONALES:		3) CONFORT AMBIENTAL:		5) INSTALACIONES RELACIONADAS CON EL AMBIENTE		8) CONDICIONES MORFOLÓGICAS DE LA UNIDAD	
RIOS O QUEBRADAS	SI	TEMPERATURA MEDIA ANUAL	15.14C	OPICINA DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE	NO	AREA DE MONTAÑA CON TOPOGRAFIA IRREGULAR Y DIVERSIDAD DE PENDIENTES. LA GEOMORFOLOGIA EN GENERAL ES IRREGULAR.	
MONTAÑAS	SI	DIRECCION DE LOS VIENTOS	S-O	OPICINA DE INPARQUES	NO		
AGUAS TERMALES	NO	PRECIPITACION MEDIA ANUAL	1.25 mm	OPICINA DE LA GUARDIA NACIONAL	NO		
GRUTAS O CUEVAS	NO			ALCABALA	NO		
VALLES	SI			OTRAS	NO		
BOSQUES	SI			CONDICION DE LAS INSTALACIONES		9) USO ACTUAL Y POTENCIAL	
LAGOS - LAGUNAS	NO	4) ACCESIBILIDAD: CONDICIONES DE ACCESO A LA UNIDAD		BUENA	--	RESIDENCIAL COMERCIAL-TURISTICO	
FLORA	SI	- VÍAS DE ACCESO		REGULAR	--	POTENCIAL PARA EL DESARROLLO TURISTICO Y AGROECOLOGICO	
FAUNA	SI	CARRETERA ASFALTADA	SI	MALA	--		
- FAUNA FLUVIAL	NO	CARRETERA ENCEMENTADA	NO	6) PRESENCIA DE CONSTRUCCIONES EN LA UNIDAD		OBSERVACIONES GENERALES:	
- FAUNA TERRESTRE	SI	CARRETERA ENGRANDONADA	SI				
3) ATRACTIVOS PAISAJÍSTICOS: ÁREAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN		CARRETERA DE TIERRA	NO	EN USO	SI	Altura 2027 msnm	
PARQUE NACIONAL	SI	- CONDICIONES DE LA ACCESIBILIDAD		SENDEIRO PEATONAL	SI	EN ABANDONO	NO
MONUMENTO NATURAL	NO	BUENA	SI	7) PRESENCIA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS CONSOLIDADOS			
RESERVA DE BIOSFERA	NO	REGULAR	--	SI	SI	X	
NACIENTE DE AGUAS	SI	MALA	--	NO	--		

FECHA DE LEVANTAMIENTO:		CATEGORIA:		Nº DE LA UNIDAD: I,II,III,IV		SECTOR: CACUTE	
		SERVICIOS					
1) EQUIPAMIENTO EDUCACIONAL		4) ELECTRICIDAD		8) GAS		11) TRANSITO	
PRE-ESCOLAR	SI	TENDIDO ELECTRICO AEREO	SI	POR BOMBONA INDIVIDUAL	SI	MÓDULO DE SERVICIO DE	
PRIMARIA	SI	DISTRIBUCION SUBTERRANEA	NO	POR BOMBONA COLECTIVA	NO	SERVICIO DE	
BACHILLERATO	NO	SIN SERVICIO	--	POR TUBERIA	NO	12) TRANSPORTE	
TECNOLOGICO	NO	5) SEGURIDAD		FOGON DE LEÑA		NO	
UNIVERSITARIO	NO	MODULO/CASILLA POLICIAL	SI	9) INFORMACIÓN TURÍSTICA		RUTAS INTER	
OTROS	--	PREFECTURA	SI	MÓDULO DE INF. TURÍSTICA	NO	TAXIS	
2) EQUIPAMIENTO ASISTENCIAL		PATRULLAJE		NO	OPERADORES TURÍSTICOS		NO
HOSPITAL RURAL	NO	6) TELECOMUNICACIONES		ORGANIZACIONES TURÍSTICAS COMUNITARIAS (OTC)		SI	10) OBSERVACI
AMBULATORIO RURAL	SI	TELEFONIA PUBLICA	NO	AGENCIAS DE TURISMO	NO	SE ES	
CONSULTORIOS MEDICOS	NO	TELEFONIA PRIVADA	NO	SERVICIOS DE BAQUEANOS	SI	INSTALACION EL TRANSPORTE	
OTROS	--	COBERTURA MOVIL	SI	TOURS	NO	PUEDE HACE	
3) OBRAS SANITARIAS		INTERNET		NO	EXPEDICIONES	SI	ES EL DE MUCHUCHIE!

Anexo 2.- Coordenadas de las poligonales de los sectores estudio

Coordenadas Poligonal sector Cacute Casco S1			Coordenadas Poligonal sector Los Granates S2		
Punto	Este	Norte	Punto	Este	Norte
P1	278516	959961	P1	278095	959734
P2	278564	960031	P2	278064	959888
P3	578591	960063	P3	278084	960019
P4	278626	959991	P4	278166	960058
P5	278666	960060	P5	278220	960095
P6	278671	960103	P6	278312	960103
P7	278709	960144	P7	278476	960121
P8	278784	960088	P8	278549	960037
P9	278868	960116	P9	278510	959973
P10	278878	960093	P10	278493	959988
P11	278779	960028	P11	278467	960039
P12	278762	959933	P12	278441	960066
P13	278569	959899	P13	278381	960021
Coordenadas Poligonal sector La Becerrera S43			P14	278346	959995
P1	278379	959852	P15	278307	959975
P2	278488	959793	P16	278270	959941
P3	278599	959793	P17	278273	959877
P4	278731	959830	P18	278256	959832
P5	278754	959818	Coordenadas Poligonal sector La Granja S4		
P6	278943	959808	P1	278868	960116
P7	279010	959772	P2	279047	960292
P8	279082	959810	P3	279436	960193
P9	279127	959801	P4	279632	960268
P10	279152	959809	P5	279750	960435
P11	279164	959771	P6	279778	960418
P12	279008	959717	P7	279713	960328
P13	278803	959535	P8	279754	960274
P14	278688	959631	P9	279508	960073
P15	278388	959711	P19	279386	960083
P16	278334	959775	P11	279235	959966
Los puntos de coordenadas UTM de las poligonales se tomaron con un equipo GPS marca GARMIN, modelo etrex 20			P12	279018	959971
			P13	278957	960083
			P14	278878	960093

Un acercamiento a los servicios de alojamiento en la Maracaibo petrolera: 1920-1960

Ismar Millano*

Pedro López**

Luisenia Fernández*

RESUMEN

El objetivo de este trabajo es mostrar algunos servicios de alojamiento que se desarrollaron en Maracaibo entre 1920 y 1960, constituyendo resultados parciales de una investigación sobre los inicios del turismo en la ciudad. Se desarrolló utilizando el método histórico hermenéutico, a partir de la observación documental y el análisis de documentos y publicaciones periódicas de la época, las memorias de Otto Gerstl y la interpretación de fotografías. Se pudo determinar, que desde 1920 con el descubrimiento y explotación del petróleo, se establece un nuevo sistema económico que promovió el desplazamiento de un mayor número de viajeros a la ciudad, que demandan mejores servicios de alojamiento. Inicialmente las viviendas de alquiler, luego las pensiones y casas de huéspedes, hasta que a partir de 1930 se desarrollan los nuevos hoteles como modernos y lujosos establecimientos, dotados de servicios para satisfacer las necesidades y exigencias del viajero relacionado con la industria petrolera.

PALABRAS CLAVE: método histórico-hermenéutico, servicios de alojamiento, Maracaibo, etapa petrolera, hotel moderno.

* Universidad del Zulia. Facultad de Arquitectura y Diseño. Departamento de Historia de la Ciudad, la Arquitectura y el Diseño. Laboratorio de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo Regional. ismaralexandra@gmail.com

** Programa de Extensión, Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad del Zulia

An approach to accommodation services in Maracaibo's oil period: 1920 - 1960

ABSTRACT

The main purpose of this article is to show some accommodation services developed in Maracaibo between 1920 and 1960, which represented partial results of a research about the beginnings of tourism in the city. The historical hermeneutical methodology was applied based on documentary observation, the analysis of documents and regular publications of the time, the memoirs of Otto Gerstl and the interpretation of photographs. It was determined that since 1920 along with the discovery and exploitation of oil, a new economical system was established which promoted the displacement of a greater number of travelers to the city, who requested better accommodation services. Initially, rental houses; then, hostels and guest houses were useful as for lodging. But from 1930, new hotels were developed as modern and luxurious establishments equipped with services to satisfy the needs and demands of the traveler related to the oil industry.

KEYWORDS: historical-hermeneutical method, accommodation services, Maracaibo, oil stage, modern hotel.

Introducción

Este artículo presenta resultados parciales de una investigación histórica sobre el turismo y la recreación en Maracaibo, en la que se pudo establecer que desde 1826 con la navegación del Steamboat en el Lago, la ciudad recibía viajeros de distinta procedencia, contando con servicios para el alojamiento y la alimentación. La cantidad de viajeros fue incrementando a medida que se incrementa la actividad comercial y se consolida Maracaibo como una de las ciudades puerto más importante del país en la segunda mitad del siglo XIX y con el establecimiento de grandes compañías petroleras en la ciudad en la primera mitad del siglo XX.

A partir de estos hechos, se establecieron tres etapas de la actividad turística en la ciudad, una *primera etapa entre 1830 y 1870*, en la que ya se ofrecían servicios precarios de alojamiento y comida a los viajeros. La bahía de Maracaibo era la puerta de entrada y salida, y el comercio como actividad económica principal hizo de *ésta una de las ciudades puerto más importante del país, ya que* concentró las funciones de acopio, procesamiento y comercialización del café de los Andes venezolanos y parte de Colombia, gracias a una red comunicacional lacustre y fluvial que generó el desarrollo de un circuito agroexportador controlado específicamente por las casas comerciales.

Una *segunda etapa entre 1870 y 1920* considerada como los inicios de la actividad turística en la ciudad, en la que los viajeros se desplazaban por negocios, visita a

familiares, actividad diplomática u otros motivos. El desarrollo de la actividad comercial, la ubicación del Puerto, la Aduana, el Mercado, la Iglesia Matriz y la Plaza Mayor, el establecimiento de las casas comerciales en la Plaza Baralt y Calle del Comercio, y el desarrollo de la vida cotidiana en torno a estos espacios, fueron determinantes para el establecimiento inicialmente de las posadas y luego los primeros hoteles, ubicados estratégicamente por su cercanía al puerto.

Es a comienzos de la década de 1920, con el descubrimiento y explotación del petróleo que comienza a disolverse el circuito agroexportador para dar paso al establecimiento de un nuevo sistema económico representado por las compañías petroleras trasnacionales, que promovió cambios importantes en los servicios para el turismo (alojamiento, transporte, alimentación), por lo que inicia una *tercera etapa comprendida entre 1920 y 1960* considerada de desarrollo turístico en la ciudad. El objetivo de este trabajo es mostrar algunos de los servicios de alojamiento que se desarrollaron en Maracaibo durante esta tercera etapa.

1. Los servicios de alojamiento

A lo largo de los años, el hombre se ha desplazado por diferentes motivos: porque las condiciones geográficas de su lugar de residencia limitaban su estadía y lo obligaban a desplazarse, por la necesidad de peregrinar a lugares que tenían un significado especial para sus creencias, el deseo de conocer nuevas culturas, los intercambios comerciales, las exploraciones militares, el estudio y la investigación, entre otros. Estos desplazamientos dieron origen a una serie de soluciones destinadas a ofrecer albergue y alimentación a los viajeros que se desplazan entre dos o más países diferentes o entre dos o más lugares dentro de su país de residencia habitual (O.M.T., 1999).

El viajero debía satisfacer sus necesidades básicas ya que “...la necesidad primordial de todo ser humano, con independencia del lugar en donde se encuentre, es poder disponer de un lugar para cobijarse y pasar la noche, así como de procurarse alimentos” (Sancho,1998) y las sociedades de destino se vieron en la necesidad de proteger los intercambios que les beneficiaban, desarrollando la hospitalidad (término que deriva del latín *hospitium* que significa alojamiento) entendida como la acogida y recibimiento que se hace a los extranjeros o visitantes, prestándoles la debida asistencia en sus necesidades, mediante la disposición de instalaciones que sirvieran a los viajeros que estratégicamente resultarían beneficiosos para la sociedad huésped, con el fin de brindarles seguridad y pernoctación, principalmente (Beltrami, 2010).

De esta forma surgen los servicios de alojamiento en sus formas más primitivas, de las primeras fondas, posadas y residencias que satisfacían las necesidades de los viajeros, se fue progresando hacia sofisticadas formas de alojamiento, que funcionaban en edificaciones construidas para este fin. Estos han sido definidos como los “establecimientos que prestan al público el servicio de hospedaje en formar

temporal, con áreas e instalaciones comunes, que consta de una edificación o conjunto de edificaciones construidas o acondicionadas para tal fin...” (G.O. N° 36.607 del 21/12/1998). Son todos los servicios que utiliza el viajero para pernoctar en los sitios diferentes a su domicilio habitual, en cualquiera de sus modalidades (hotel, motel, posada, pensión, campamento, entre otros), cuyo estudio ha sido abordado considerando distintas metodologías de trabajo, logrando aproximaciones hacia sus orígenes, etapas de desarrollo, y estableciendo vínculos con otros acontecimientos para el avance en el estado del conocimiento.

2. Metodología

La investigación se desarrolló empleando el método histórico hermenéutico, mediante la reconstrucción histórica de los servicios de alojamiento utilizados por los viajeros que visitaron la ciudad de Maracaibo entre los años 1920 y 1960, realizada a partir de la observación documental y el análisis discursivo de documentos y publicaciones periódicas de la época, las memorias de Otto Gerstl, además de la interpretación de fotografías contenidas en la Fototeca Arturo Lares Baralt del Acervo Histórico del Zulia.

Estas fuentes fueron clasificadas y analizadas, mediante la interpretación de la historia de la ciudad centrando la atención en la experiencia e intereses del viajero y las relaciones que éste establece durante su permanencia en Maracaibo, permitiendo no solo la comprensión de la actividad turística a través del análisis de los servicios de alojamiento como parte de los elementos que envuelven el proceso histórico del turismo, sino también la identificación y caracterización de algunas tipologías de alojamiento que se desarrollaron en la ciudad en ese momento histórico.

3. Maracaibo entre 1920 y 1960

Localizada en el occidente venezolano a orillas del Lago de Maracaibo, fue durante el siglo XIX una de las ciudades puerto más importantes del país, lugar de flujo comercial dominado por comerciantes europeos sobre todo en la segunda mitad del siglo, y durante las primeras décadas del siglo XX,

Maracaibo es la primera ciudad afectada por la incorporación del petróleo a la dinámica económica del país. Aunque no cambia sus funciones de puerto exportador, a partir de la explosión del pozo petrolero Los Barrosos N° 2 en diciembre de 1922, se convierte en centro de exploración y explotación petrolera, produciéndose grandes cambios en la conformación arquitectónica y urbana de la ciudad, que se incrementan durante el período presidencial del General Juan Vicente Gómez, momento en el que se inician las concesiones petroleras y la explotación de las reservas petroleras del país a nivel comercial.

En 1924 el Congreso de los Estados Unidos de Venezuela decreta la *Ley de Extranjeros*, en la que establece la apertura del país e igualdad de derechos civiles a

los extranjeros de todas las naciones, lo que sumado al establecimiento de grandes compañías petroleras del mundo, favoreció el desplazamiento de miles de personas de otras ciudades y países: ingleses, holandeses y americanos. En enero de 1926, el censo de población determinó la existencia de 3.026.000 habitantes a nivel nacional de las cuales 74.760 personas habitaban en Maracaibo, figurando el petróleo para fines de este año en el primer lugar entre los productos de exportación (Gerstl, 1977). Gracias a las ganancias petroleras, el Presidente del Estado General Vincencio Pérez Soto considerando que el Zulia necesitaba el desarrollo de su progreso, el 21 de julio de 1926 decreta la creación de una Junta de Progreso del Zulia, encargada de la dirección, administración y vigilancia de las obras públicas del estado, por lo que comienzan a ejecutarse un gran número de obras.

Venezuela se convierte en 1928 en el segundo productor y primer exportador de petróleo en el mundo (McBeth, 2014), teniendo para ese año un alto número de compañías petroleras en el país, la mayor parte con una oficina en Maracaibo. De acuerdo a los registros del Acervo Histórico del estado (1928, tomo 7 legajo 11) eran 16 las compañías petroleras establecidas en la ciudad para ese año: la British Controlled Oilfields, la Creole, la Caribbean Petroleum Company, Lago Petroleum Corporation, Maracaibo Oil Exploration Company, New England Oil Corporation, Omnium Oil Development Co., Orinoco Oil Corporation, California Petroleum Exploration Co., Richmond Petroleum Co. of Venezuela, Standard Oil Company of Venezuela, Venezuelan Atlantic Refining Company, Venezuela Gulf Oil Company, Venezuelan Sun Ltd., Venezuelan Oil Concessions Limited y The Colon Development Ltd.

Además de las sedes de las compañías petroleras, ubicadas inicialmente en espacios alquilados dentro de las edificaciones existentes en el núcleo comercial de la ciudad, se establecen nuevas funciones. Las antiguas viviendas, cambian su función residencial a pensiones, bares, night clubs, entre otras que coadyuvarán a la transformación de la estructura urbana existente:

“...el aumento de población, la incapacidad de la ciudad ante las nuevas necesidades, el cambio de funciones y la aparición de nuevos usos, impactan la cotidianidad del habitante y su relación con el espacio urbano, el cual demanda acciones políticas que regulen y normaticen la transformación que experimenta la ciudad y den respuesta a la problemática emergente. Por varias décadas Maracaibo se mantiene en las precarias condiciones que la caracterizaban durante el siglo XIX, las cuales colapsan a principios del siglo XX producto de la explotación petrolera” (Quijano y Rodríguez, 1999: s/p).

Durante las décadas 1930-1960, la ciudad se estableció como escenario de los nuevos procesos económicos y culturales característicos del estilo de vida que trajo consigo la industria petrolera (Petit, 2008). Como parte de las condiciones para el asiento de las compañías petroleras, se planteó la dotación de servicios de infraestructura, como un elemento determinante para convertir a la ciudad en una urbe moderna y progresista: se

asfaltan calles, se construyen nuevas vías, se instalan redes de acueducto y alumbrado, se realizan importantes obras de ornato, se construyen nuevos edificios públicos y se remodelan los existentes, todo esto con el fin de dar respuestas a las necesidades de la población extranjera y local que se implanta en la ciudad como consecuencia de la explotación petrolera.

Con la incorporación del petróleo a la economía venezolana se construyó la infraestructura necesaria para el desarrollo de la industria. Para mediados del siglo XX la ciudad contaba con alumbrado eléctrico, acueducto, teléfono, gas, aseo urbano, cuerpo de bomberos, servicios de comunicaciones (oficina de correos, radio, telégrafo, radiotelefonía, cable), una importante red de comunicaciones (terrestre y aérea), se construyen hospitales, clubes, espacios deportivos, hasta servicios para el alojamiento y esparcimiento de los viajeros.

4. De la posada tradicional al hotel moderno

Hasta finales del siglo XIX, la mayoría de los viajeros que arribaban a Maracaibo se alojaban en posadas y pequeños hoteles, que según sus descripciones ofrecían poca higiene y confort. Existen evidencias, que en las primeras décadas del siglo XX, estos precarios servicios de alojamiento y alimentación evolucionaron, hasta el desarrollo de nuevos hoteles basados en el ideal de progreso propio de la industria petrolera.

En la década de 1920, se ofertaban en la prensa local **las viviendas de alquiler**, como un servicio de alojamiento que ofrecía como ventajas la buena ubicación (cercana a una de las líneas del tranvía o a la Plaza Bolívar), buena ventilación e iluminación, amplios espacios, varios dormitorios, sala, comedor, cocina, pisos acabados (en cemento o mosaico), instalaciones sanitarias modernas (baño, w.c.), servicios (agua potable o aljibe, cloacas, electricidad, teléfono), y cuando a finales de la década de 1920 se incrementa el uso del automóvil como medio de transporte en la ciudad, se incluye el garaje como una característica importante. Muchos de estos avisos se publicaban en dos idiomas, lo que evidencia la presencia del usuario extranjero:



Figura 1. Anuncio en la prensa local de una casa en alquiler.

Excélsior, 25.10.1927, pág. s/n.

También eran ofertadas en la prensa de la época casas de huéspedes, en las que previa notificación de la llegada del viajero se hacía arreglos para su recibimiento y atención, y **las pensiones** (Continental en 1926; Luisiana en 1927; Mi Cabaña en 1932), como un tipo de alojamiento en el que los viajeros tenían derecho a habitación y alimentación. Una de ellas era la Pensión Madrid, ofertada como un establecimiento con "...piezas amplias y ventiladas, con tela metálica a prueba de moscas y zancudos. Suculentas comidas. Varios baños de regadera. Atención esmerada. Trato excelente. Precios módicos. Ideal para personas decentes" (PANORAMA, 1932: s/p).

Estos fueron un intento por satisfacer las necesidades de los viajeros, que en su mayoría habían hecho uso de alojamiento en Europa y Nueva York. La demanda de nuevos servicios por parte de las personas relacionadas con la industria petrolera que atraídos por el petróleo como principal riqueza proliferaban en la ciudad, trae como consecuencia la construcción de un importante número de **establecimientos hoteleros** (ver cuadro 1), edificios lujosos que vienen a satisfacer a un usuario más exigente. Unos de mayor relevancia que otros, fueron promocionados en la prensa local ofreciendo comodidades y servicios como la ventilación artificial y áreas sociales.

CUADRO 1. Algunos hoteles existentes en Maracaibo entre 1920 y 1960.

NOMBRE	AÑO	UBICACIÓN	PROPIETARIO/ ENCARGADO	CARACTERÍSTICAS Y SERVICIOS QUE OFRECE
Hotel Zulia	1918	Calle Ciencias con Obispo Lasso	Andrés Alvarado	-
H o t e l Americano	1921	Entre el mercado y la Casa Breuer	Esperanza de Roigé José Roigé	-
Hotel Viena	1926	Calle Carabobo N° 67, entre Urdaneta y Obispo Lazo	Adolfo Carrizo	Piezas ventiladas, comidas especiales, tres buenos baños, tres W.C. Atención esmerada, precios razonables.
Hotel Roma	1927	Calle de las Ciencias N° 34 (donde estuvo El Gran Hotel)	Carlos del Mar	Esmerada atención y exquisitas comidas, cuatro escusados y tres baños.
Hotel Central	1928	Calle Comercio N° 11	Se desconoce	Con todas las comodidades y moderno confort.
Hotel Plaza	1930	Calle esquina Ciencias Colón calle	Se desconoce	Habitaciones bien amobladas a precios módicos.
Hotel Panamericano	1930	Avenida 6, a pocos metros de la Plaza Baralt.	Ramón Soto.	3 pisos y 27 habitaciones con todas las comodidades propias de los establecimientos de alta categoría.
Dalis Hotel	1930	Carretera Unión	E. Daly Servio Tulio Faría	Hotel de lujo: pulcritud, aseó, elegancia, confort, modernidad arquitectónica.
H o t e l Middleton	Años 30'	Calle Sucre, entre calles Venezuela y Ciencias	H.W. Middleton	-

NOMBRE	AÑO	UBICACIÓN	PROPIETARIO/ ENCARGADO	CARACTERÍSTICAS Y SERVICIOS QUE OFRECE
Grand Hotel	Años 30'	Esquina calle Ciencias con calle Colón	Luis Sánchez	-
Hotel Villa Ninfa	1931	Esquina puente Mac Gregor N° 9	Se desconoce	Buenas comidas, aseo, respeto, buenos baños, agua abundante y bien ventilado, a precios módicos.
Hotel México	1931	Calle Obispo Lazo N° 35, a media cuadra de la Plaza Bolívar	Flia. Dah Dah	Magnifico para familias. Piezas bien ventiladas e higiénicas. Suculentas comidas. Despacho de azafates. Altos frescos y agradables. Atención esmerada, moralidad y orden.
Hotel Victoria	1932	Plaza Baralt	Jacobo Miguel Miksa Weicz Ernest Engelke	Cómodo para los viajeros. Habitaciones con servicio sanitario y agua abundante. Servicio de cocina.
Hotel Francia	Desconocida	Avenida 5 de julio frente a las oficinas de la Caribbean.	Se desconoce	Se cree estuvo emplazado en el lugar que posteriormente ocupa el Hotel Detroit.
Hotel Scandia	1933	Sector Paraíso a un kilómetro del aeropuerto Grano de Oro.	Pablo y Hely Henríquez	Ambiente familiar, habitaciones con aire acondicionado y fina gastronomía.
H o t e l Barcelonés	1934	Calle del Comercio N° 33, frente al pasaje Colón	María de Ordoñez	Piezas higiénicas y bien ventiladas. Comidas de exquisito gusto para satisfacer todas las exigencias. Baños a toda hora. Confort y buena atención. Servicio sanitario moderno.
Hotel Franklin	1935	Calle Venezuela al lado del Teatro Baralt	José A. Matheus	Amplias, claras y frescas habitaciones, baño privado, exquisitas comidas, trato familiar y precios económicos. Con tela metálica para evitar insectos.
Hotel Granada	1935	Carretera Unión	Hermanos Kristoff	Excelente comedor dotado de aire acondicionado, selecta fuente de soda, distinguido hall con biblioteca y cuartos de baño privado y ventilación especial. Precios convenientes.
Hotel Bahía	1947	Avenida El Milagro (cercano al sector la ciega)	Se desconoce	Para el momento fue uno de los más lujosos de la ciudad, contaba con 230 habitaciones.
Hotel Detroit	1951	Entre las avenidas Doctor Portillo y 5 de Julio, cercano al Aeropuerto Grano de Oro	Eduardo Ocando	85 habitaciones (60 con aire acondicionado), piscina, bar y restaurant.
Hotel El Prado	Desconocida	Avenida Unión	Luis Sánchez	Restaurant a la carta.
Hotel Urdaneta	1950	Calle Pacheco 5-25, entre Colón y Urdaneta	Se desconoce	Piezas solas y con comida, a precio módico.
Hotel del Lago	1953	Avenida el Milagro	Se desconoce	-

Fuente: Millano, 2017.

Uno de los ejemplos mas emblemáticos de este período es *el Hotel Victoria*, ubicado en la Plaza Baralt, se convirtió en el establecimiento de mayor categoría ya que formaba parte de la Ernst Engelke & Cia. conjuntamente con el Hotel Palace de Caracas, una de las primeras empresas hoteleras con establecimientos en las dos ciudades mas importantes del país (Caraballo, 1993).

Construido en 1932 cerca del puerto y frente al Mercado Principal, fue uno de los preferidos de los viajeros por su proximidad a las casas comerciales de la ciudad. Funcionalmente, era una edificación de tres plantas, la planta baja utilizada para el comercio y las dos plantas superiores para el funcionamiento del hotel de 35 habitaciones con baño.



Figura 2. Primer Hotel Victoria (Portillo, 1998:102)

El Hotel Granada, ubicado en la carretera Unión, que conectaba a las avenidas Bella Vista y El Milagro, fue uno de los más importantes establecimientos hoteleros en la ciudad desde su construcción. Inicialmente funcionó con el nombre de *Dalis Hotel*, a los cinco años cambió su administración y su nombre a *Hotel Granada*. Con una capacidad de 67 habitaciones que albergaban un máximo de 100 personas, se cree fue construido entre 1930 y 1935 (ver figura 3).

Era una edificación de cuatro plantas conectadas por una escalera central y un ascensor como parte de las novedades que ofrecía. La primera planta, un semisótano ventilado naturalmente utilizado como área de servicio y depósitos; en la planta baja del hotel ubicada a nivel de la calle, se encontraba la recepción, parte de las habitaciones, el área de cocina y servicio, el comedor y un café panorámico. En las plantas superiores se ubicaban las habitaciones con baño privado, ventilación artificial y una pequeña dependencia de servicios.



Figura 3. Vista del Hotel Granada.

Acervo Histórico del Zulia, colección Fototeca Arturo Lares Baralt.

Conformado por tres edificaciones independientes, su construcción fue una fusión de elementos del Art. Nouveau y Decó con influencias mediterráneas, de los pocos ejemplos de este tipo en la región Zuliana. Fue un edificio que en su conjunto presentó característica de los establecimientos de fama internacional, como piezas de bronce, lámparas parisinas y muebles europeos, innovador para lo que la ciudad ofrecía, en cuanto a este tipo de establecimientos comerciales para la época: “ostentaba un excelente comedor, dotado de aire acondicionado, selecta fuente de soda al estilo de las mejores de su estilo en Caracas, distinguido hall con biblioteca y cuartos con baño privado y ventilación especial” (Maracaibo Monumental, 1949).



Figura 4. Hotel Granada desde la carretera Unión.

Acervo Histórico del Zulia, colección Fototeca Arturo Lares Baralt.

En los años 50 cambia nuevamente su administración y debido al aumento en la demanda, fueron ampliadas sus instalaciones. Fue perdiendo importancia en la década de los años 60 a medida que eran construidos hoteles más amplios y modernos.

El Hotel Scandia desde sus inicios en 1933, fue un establecimiento relacionado con los viajeros norteamericanos y europeos. Preferido por la intimidad de su ambiente y su ubicación cercana al Aeropuerto Internacional Grano de Oro, primer terminal

de transporte aéreo zuliano, ofertaba habitaciones con aire acondicionado como complemento de su climatización natural, fina gastronomía y ambiente aristocrático y familiar:



Figura 5. Hotel Scandia.

Acervo Histórico del Zulia, colección Fototeca Arturo Lares Baralt.

El Victoria, el Granada y el Scandia, fueron los primeros hoteles de la Maracaibo Moderna, establecidos en la década de 1930, momento en el cual el gobierno gomecista se convirtió en el protagonista de las acciones tendientes a proyectar una imagen progresista de la sociedad venezolana, creando las primeras instancias administrativas oficiales y promoviendo la organización, promoción y aprovechamiento del turismo. Fallecido Gómez en 1935 “...los hoteles construidos pasaron a ser arrendados, perdiendo el *savoir-faire* que ostentaban” (Caraballo, 1993:291), las inversiones nacionales comenzaron a destinarse a la construcción de hospitales, escuelas, viviendas y servicios urbanos. A pesar de esto, continuaban incrementándose el número de viajeros que llegaban a los puertos del país.

5. El Hotel de lujo

Fue en la década de 1950 cuando el gobierno de Pérez Jiménez, asume como una de sus políticas la transformación urbanística y arquitectónica de las ciudades, y como parte de ésta el dotar al país de una amplia red de hoteles, acordes al potencial turístico y con la visión que el Nuevo Ideal Nacional sostenía. Para ello crea en 1953 la Dirección Nacional de Turismo, dependiente del Ministerio de Fomento. La carencia de hoteles de verdadera magnitud en Maracaibo, ciudad importante por ser el epicentro del movimiento generado por la industria petrolera, hizo que se considerara prioritario dotarla de este servicio (Calvo, 2007), dando impulso a la construcción de edificaciones hoteleras con apoyo de inversiones privadas como el Detroit y del Lago, acordes a la demanda y exigencias de los viajeros relacionados con la industria petrolera.

Inaugurado en 1951, *el Hotel Detroit* fue uno de los más modernos y lujosos establecimientos del ramo en la ciudad (ver figuras 6 y 7). Ubicado entre las avenidas Doctor Portillo y Cinco de Julio, cercano al Aeropuerto Internacional de Grano de Oro, contó con 85 habitaciones (60 con aire acondicionado) con una capacidad de 135 personas. Adicionalmente ofrecía al viajero áreas sociales como piscina, bar y

restaurant, que le otorgaban las características propias de los establecimientos de fama internacional (Mille, 1954). Esta edificación estaba caracterizada por sus líneas modernas, fue un sitio de pernocta opulento, elegante, acorde a una ciudad en abundancia, características que lo convirtieron en el primer hotel 5 estrellas de la ciudad, lo que marcó el inicio de la época de modernidad en la hotelería zuliana:



Figuras 6 Y 7. Vista exterior e interior del Hotel Detroit.

Acervo Histórico del Zulia, colección Fototeca Arturo Lares Baralt.

El *Hotel del Lago* fue inaugurado en agosto de 1953, como uno de los más importantes y lujosos hoteles (figuras 8 y 9), y una de las primeras edificaciones que se construyen en la costa del Lago de Maracaibo (en la etapa moderna), uno de los sitios más frescos y ventilados de la ciudad durante el período de asentamiento de las colonias petroleras.



Figuras 8 y 9. Vista frontal y posterior del Hotel del Lago.
Colección Chuck Claussen.

Surge como propuesta del entonces presidente Marcos Pérez Jiménez, quien buscó desarrollar el turismo en Venezuela. Fue construido bajo el sello de la Corporación Venezolana de Fomento, por iniciativa de la Cámara de Comercio de Maracaibo y de Mario Beloso, fundador y primer presidente, con las características de los mejores establecimientos hoteleros en el mundo: moderno, lujoso, con aire acondicionado en sus habitaciones y con la vista de las riberas del lago. Inició sus actividades con 129 habitaciones, áreas sociales, restaurant, piscina, jardines, y bar (Mille, 1954). Para 1956 la demanda era tan alta que fue necesario crear más habitaciones, salones y restaurantes.



Figura 10. Hotel del Lago en 1958.

Acervo Histórico del Zulia, colección Fototeca Arturo Lares Baralt.

Los hoteles Detroit y del Lago, fueron construidos en la década 1950-60 en la que se consolida la arquitectura moderna en Maracaibo como nuevo lenguaje arquitectónico, producto de un momento en el que el ideal modernizador del país exigía una arquitectura acorde a la bonanza petrolera y que respondiera al acelerado crecimiento de la ciudad. En este período se concibe al hotel como complejo dotado de servicios para satisfacer las necesidades del viajero, conservando la importancia de la ubicación estratégica, se ampliaron las habitaciones, y se incorporaron servicios como los baños privados, agua abundante, protección contra insectos, aire acondicionado, restaurant a la carta y espacios complementarios para la recreación como fuentes de soda, piscina y biblioteca.

Consideraciones finales

Desde inicios del siglo XIX, la ciudad recibe viajeros de distinta procedencia, contando con servicios para el alojamiento y la alimentación. La cantidad de viajeros incrementa de forma importante a inicios de la década de 1920 cuando gracias al reventón del pozo Los Barroso N° 2, aumenta el interés por la explotación del petróleo y se establecen grandes compañías petroleras en la ciudad. Los servicios para la hospitalidad que surgieron en este momento, se emplazaron en los alrededores de las plazas Bolívar, Baralt y calle del Comercio, manteniendo esa cercanía estratégica al Puerto, la Aduana, las casas comerciales y el desarrollo de la vida cotidiana en torno a esos espacios como núcleo de la actividad comercial.

Es a partir de la década de 1930, cuando se inician los cambios más notables. La explotación del petróleo no solo influye en la economía del país, sino también en los cambios urbanos y arquitectónicos de la ciudad. Al cambiar la estructura económica, se modificaron las relaciones que ésta generaba, la ciudad empieza a crecer y comienzan a establecerse hacia el norte las colonias petroleras, que junto al ensanche de la ciudad en 1927, promovieron la prolongación de vías de comunicación existentes (El Milagro, Bella Vista) y el desarrollo de nuevas vías de comunicación para conectar a la ciudad de norte a sur (Delicias) y de este a oeste (5 de julio y carretera Unión), además de

la construcción de nuevos desarrollos habitacionales y otros servicios (aeródromo, clubes privados, salas de cine, entre otros).

Por otro lado, gracias al desarrollo de las vías de comunicación en la ciudad, se incorpora el automóvil como medio de transporte, situación que dio paso a la consolidación de una nueva infraestructura vial, relacionada a la actividad petrolera. Los nuevos establecimientos de alojamiento, se emplazan en las cercanías de estos nuevos ejes viales y de los nuevos servicios: los hoteles Granada y El Prado en la carretera Unión, los Hoteles Francia, Detroit y Scandia cercanos al aeródromo y a las instalaciones de la Compañía Shell; el Hotel del Lago en El Milagro, junto al Club Náutico y la Colonia Gulf, aumentando la cantidad y mejorando la calidad de los servicios para la atención del viajero (ver figura 11).

A pesar de los cambios generados por la actividad petrolera que proporcionó los ingresos para llevar a cabo esa visión de progreso de ciudad, hasta mediados del siglo XX se mantuvo la concentración hotelera y de otros servicios en los alrededores del Puerto, las plazas Bolívar y Baralt, y la calle Comercio.

Por último, los establecimientos a los que se hace referencia en este artículo constituyen algunas de las edificaciones que prestaron servicios para la pernocta y alimentación a los viajeros entre 1920 y 1960, y se considera que su estudio a través de la investigación histórica constituye un aporte importante ya que a través del reconocimiento de sus tipologías y características particulares coadyuva a la comprensión del desarrollo de la actividad turística en la ciudad

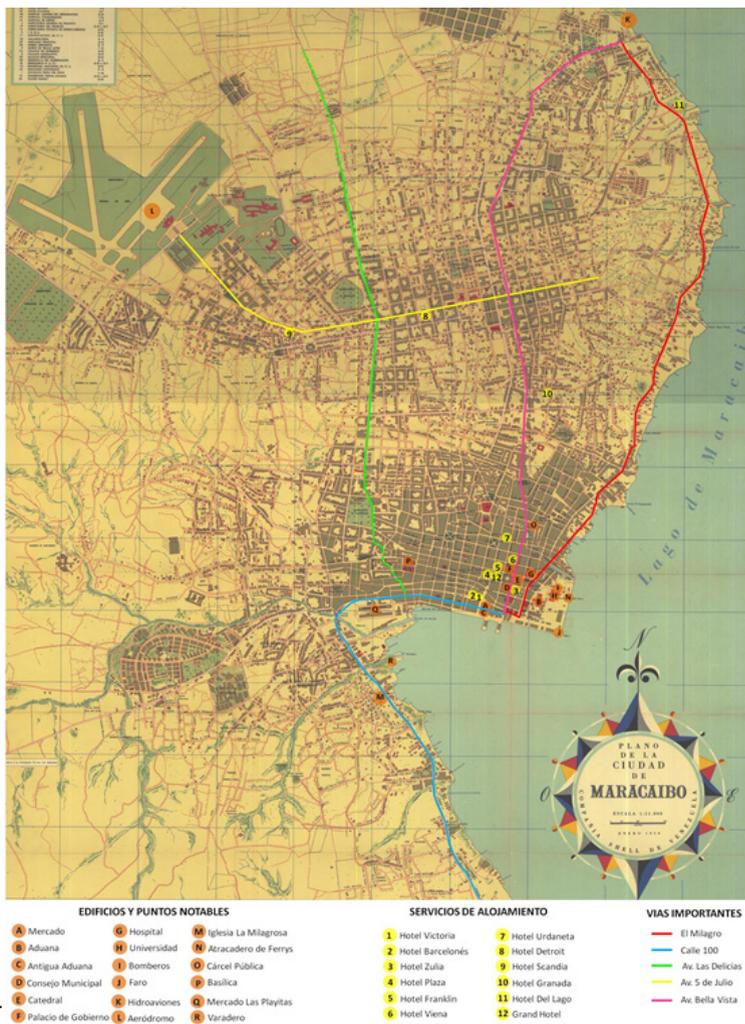


Figura 11. Ubicación de algunos servicios de alojamiento que funcionaron en Maracaibo entre 1920 y 1960 (Elaborado a partir del plano dibujado por la Compañía Shell de Venezuela en 1956).

Referencias

- Acervo Histórico del Estado Zulia (1928). *Ley sobre Extranjeros*. Tomo 2. Legajo N° 7. Maracaibo.
- Acervo Histórico del Estado Zulia (1928). *Compañías petroleras*. Tomo 7. Legajo N° 11. Maracaibo.
- Acervo Histórico del Estado Zulia (1926). *Junta de Progreso del Zulia*. Tomo 7. Legajo N° 28. Maracaibo.

- Beltrami, Mauro (2010). *Ocio y viajes en la historia: antigüedad y medioevo*. México: Eumed.net. Edición electrónica publicada en: www.eumed.net/libros/2010a/646/ Fecha de consulta: 19 de febrero de 2010.
- Calvo, Azier (2007). *Venezuela y el problema de su identidad arquitectónica*. Caracas: Editado por la Universidad Central de Venezuela.
- Camacaro, Leriz; Prieto, Elizabeth; Caldera, Nelly y Cestary, Janeth (2011). *Indicadores para el registro de las facilidades turísticas de la oferta urbana. Caso de estudio: Maracaibo, Venezuela*. Portafolio 24, Revista arbitrada de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia. Año 12, vol.2, no. 24, Julio- Diciembre 2011, pp 42-57.
- Caraballo, Ciro (1993). *Hotelería y Turismo en la Venezuela Gomecista*. Caracas: Editorial Ex Libris.
- Congreso de los Estados Unidos de Venezuela (1936). *Constitución de los Estados Unidos de Venezuela del 20 de julio de 1936*. Caracas, Venezuela.
- Gerstl, Otto (1977). *Memorias e Historias*. Venezuela: Ediciones de la Fundación John Boulton.
- Lugo, Leonardo (2007). *Pioneros de la industria petrolera*. En: Viejo Zulia II. Panorama. Edición especial en ocasión de los 478 años de Maracaibo, pp. 20-22.
- Mcbeth, Brian (2014). *La política petrolera venezolana: una perspectiva histórica 1922-2005*. Venezuela, Italgráfica S.A. 249 págs.
- Millano S., Ismar A. (2017). *El turismo y la recreación en Maracaibo 1830-1960: una aproximación histórica*. Trabajo de ascenso presentado para optar a la categoría de Profesora Asociada. Universidad del Zulia.
- Mille, Nicolás (1954). *Álbum Grafico de Maracaibo*. Maracaibo, Venezuela: Ediciones y publicaciones C.I.D.A.
- Organización Mundial del Turismo (1999). *Guía para Administradores Locales: Desarrollo Turístico Sostenible*. Madrid. España: Edición de la Organización Mundial del Turismo.
- Petit, Nereida (2008). *El Art Decó. Un estilo premoderno en Maracaibo*. Portafolio Revista arbitrada de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia. Año 9, vol. 2, no. 18, Julio-Diciembre 2 Pág. 40-51.
- Portillo, Julio (1998). *El Glorioso Ayer: 1870-1935*. Editorial Arte S.A.
- Presidencia de la República. *Reglamento parcial de la ley orgánica de turismo sobre establecimientos de alojamiento turístico*. Caracas, Venezuela. Gaceta Oficial N° 36.607 del 21/12/1998.
- Quijano, Elisa y Rodríguez, Laura (1999). "Política urbana en la Maracaibo Petrolera (1920)". *Omnia*, 5 (2), 109-134.
- Sancho, Amparo (1998). *Introducción al Turismo*. Madrid, España: Edición de la Organización Mundial del Turismo.
- Sin Autor (1932). *Aviso publicitario de la Pensión Madrid*. En: PANORAMA, martes 16 junio 1932, s/p).

La casa patrimonial como alojamiento tipo posada en Santa Lucía de Maracaibo

Leriz Camacaro Sierra*

María del Pilar González

Ana Barboza

RESUMEN

Santa Lucía, sector histórico de la ciudad de Maracaibo, presenta potencialidades turísticas especialmente reconocidas en su patrimonio cultural tangible constituido por los bienes inmuebles como la casa unifamiliar, que se encuentra en su mayoría con algún grado de deterioro. Su rescate permite consolidar la memoria histórica y el sentido de pertenencia de sus moradores. Es por ello que esta investigación establece lineamientos conceptuales y paramétricos tipo, para una propuesta de rehabilitación de una vivienda del sector, con el componente socio-productivo y uso residencial-comercial, como posada turística. El estudio es de tipo descriptivo. Se revisan fuentes documentales y normativas, se plantea una programación arquitectónica y una distribución básicamente espacial – funcional de forma progresiva para la vivienda. En una primera etapa, se ofrece el servicio de alimentos y bebidas para el público en general y una habitación para huéspedes; posteriormente de requerirse y evaluada la factibilidad por expertos, se propone una planta alta ampliándose el servicio de alojamiento con cuatro habitaciones de diversas características.

PALABRAS CLAVE: patrimonio cultural, casa patrimonial, posada turística, Santa Lucía.

* Instituto de Investigaciones. Facultad de Arquitectura y Diseño. Universidad del Zulia, lerizc@gmail.com

The patrimonial house as hostel-type lodging in Santa Lucia, Maracaibo

ABSTRACT

Santa Lucía, a historical zone of Maracaibo, has tourism potentials especially recognized for its tangible cultural patrimony. It comprises real assets like the single family house, which mostly presents some degree of deterioration. Its rescue allows consolidating the historical memory and the pertaining sense of its inhabitants. Hence, this research establishes conceptual and parametric guidelines in order to propose de rehabilitation of a house in the zone, along with the socio-productive component and residential-commercial use as a tourism hostel. A descriptive methodology was applied. Regulations and documentary sources were reviewed. An architectural program and a basic spatial – functional distribution were progressively stated for the house. In a first stage, the service of food and drinks for the public and a room for guests is offered. Subsequently, an upper story is proposed in order to expand the service of accommodation with four rooms of different characteristics, if the feasibility is required and evaluated by experts.

KEYWORDS: cultural patrimony, patrimonial house, tourism hostel, Santa Lucia.

Introducción

El patrimonio cultural de las ciudades históricas presenta características únicas debido a que en él descansan las huellas de identidad, memoria y herencia de sus antepasados; éste abarca no sólo los complejos urbanos sino que se extiende a todos los bienes inmuebles dispersos en un territorio, así como también muebles, etnográficos y elementos intangibles, de ahí su consideración como áreas potenciales para constituirse como atracción turística.

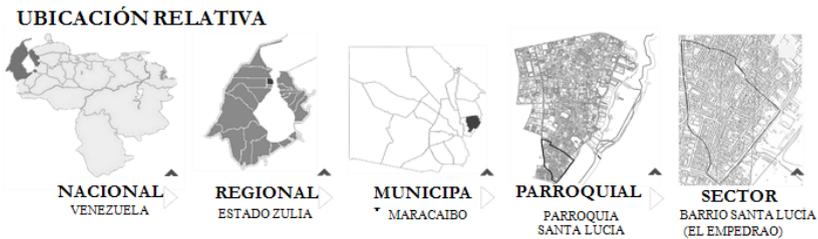
En cuanto a la actividad turística, la ciudad de Maracaibo capital del municipio del mismo nombre y del estado Zulia, República Bolivariana de Venezuela, inicia su consolidación como ciudad receptora y distribuidora del turismo de negocios y viajes profesionales, a partir de la explotación petrolera etapa donde se comienzan a construir facilidades o instalaciones turísticas (década de los años 50), como la hotelería, el aeropuerto internacional, y otros servicios para los viajeros.

El centro fundacional y franja este costera de Maracaibo, básicamente conformada por las parroquias Bolívar y Santa Lucía, presenta potencialidad para el desarrollo del turismo cultural y la recreación, ya que allí se encuentra la mayor cantidad de recursos culturales tangibles e intangibles y el Lago de Maracaibo como escenario litoral, catalogado por expertos como atractivo natural de interés nacional e internacional,

si se logra su recuperación y puesta en valor para el turismo. Presenta facilidades turísticas de alojamiento, esparcimiento y de alimentos y bebidas. Además, cuenta con la ruta turística del Tranvía de Maracaibo, pionera en la ciudad (Camacaro, 2010)

La parroquia Santa Lucía, sector residencial colindante al lago y al casco central de la ciudad de Maracaibo, es representativo de un estilo arquitectónico republicano del siglo XIX y comienzos del XX, donde predomina el estilo de la “casa tradicional zuliana producto de la adaptación regional de la vivienda colonial”, con fachadas pintadas en diversos colores vivos (IPC, 1997). (Figura 1).

Tal estilo arquitectónico, entre otras características de índole histórico-cultural, han justificado estar dentro de la poligonal declarada como “Zona de Interés Turístico” (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2013) y anteriormente había tenido otras tres declaratorias a nivel local (Alcaldía del Municipio Maracaibo, 1992), estatal (Asamblea Legislativa del Estado Zulia, 1976) y nacional (Congreso de la República de Venezuela, 1994), referidas a su valor patrimonial-histórico y de utilidad pública.



Fuente: Elaboración propia a partir de plano base de la Alcaldía de Maracaibo- Dirección de Catastro 2002.

Figura 1. Ubicación geográfica de la Parroquia Santa Lucía. 2016

Sin embargo, y a pesar de tales declaratorias, en la actualidad en el sector Santa Lucía no se ha logrado consolidar un desarrollo turístico sostenible que mejore la calidad de vida de su población. Esto se evidencia en el deterioro progresivo de las viviendas por falta de mantenimiento por parte de sus propietarios y/o habitantes; y, de un plan integral oficial sectorial y específico de rehabilitación, lo que pone en riesgo la habitabilidad y la extinción de parte de sus atractivos turísticos.

En virtud de ello, se plantea el estudio de los lineamientos para la rehabilitación de una vivienda patrimonial como posada turística en el Sector Santa Lucía de Maracaibo, Venezuela. Se inicia en el Instituto de Investigaciones y el registro en la Coordinación

de Investigación de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia (FAD-LUZ) para el año administrativo 2015-2016.

La investigación se cataloga como descriptiva, aplicada, de campo y transversal orientándose a la recolección de datos e información relacionada con el estado real de situaciones o fenómenos tal cual como se presentan en determinado momento histórico.

En la metodología para el logro de lo planteado, se proponen tres fases:

Fase 1. Revisión de fuentes documentales. Se plantea la búsqueda de información sobre temas como la identificación de los elementos que integran la vivienda patrimonial de Santa Lucía (espacios internos, cerramientos, acabados, detalles y la relación con el contexto inmediato), alojamiento turístico tipo posada, entre otros, que permitan construir un marco de referencia general. Revisión bibliográfica, consulta a expertos, entrevista a las personas que habitan la vivienda, registros fotográficos, documentos legales y otras fuentes primarias, con la utilización de fichas de registro digital.

Fase 2. Análisis y confrontación de los datos obtenidos. Comparar el inmueble seleccionado con los rasgos arquitectónicos originales y otros datos identificados en la fase anterior, para la comprensión de la situación actual.

Fase 3. Redacción de los criterios y parámetros para la rehabilitación de la vivienda como posada. Elaborar un informe técnico con las características generales del inmueble, los lineamientos arquitectónicos para su rehabilitación futura y requerimientos generales para conformarse como posada turística.

Los resultados proponen una programación arquitectónica y una distribución básicamente espacial – funcional de forma progresiva que puede ser en dos etapas, aportando el componente socio-productivo y de uso residencial-comercial, ofreciendo el servicio de alojamiento y también de alimentos y bebidas, que implicaría la obtención de ingresos propios y posibles planes de financiamiento por parte del sector oficial, coadyuvando el desarrollo urbano y turístico de la zona.

1. Fundamentación teórica

El patrimonio es la herencia del pasado, que se vive en el presente y se transmite a las generaciones futuras. Se clasifica en dos grandes grupos el patrimonio natural y el patrimonio cultural. Según UNESCO (2008:3) “el patrimonio cultural significa monumentos, grupos de edificios y sitios que tienen valor histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico y antropológico”.

En el mismo orden de ideas, podemos señalar que el patrimonio cultural posee manifestaciones heredadas, inmateriales o intangibles como la gastronomía, manifestaciones artísticas, entre otras; y materiales o tangibles representados en los

muebles e inmuebles, que van creando y formando a través del tiempo la identidad y memoria de una sociedad.

El patrimonio cultural material inmueble, está conformado por los bienes que no pueden desplazarse de su lugar original, debido a causas físicas, significación histórica y su relación con el entorno del edificio, puede tratarse de una iglesia, un centro histórico, un parque o un yacimiento arqueológico. (Peñaranda, 2011).

Lo arquitectónico, forma parte de este patrimonio material inmueble, y está constituido, tanto por aquellos edificios monumentales, y singulares, como por aquellos modestos, y sencillos que caracterizan, dan identidad a los barrios, y a la ciudad. Son parte indisoluble del origen, y la memoria física cultural (Ob.Cit).

Por otra parte, en el Capítulo VI de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (Asamblea Nacional, 1999) sobre los Derechos Culturales y Educativos, establece: “Los valores de la cultura constituyen un bien irrenunciable del pueblo venezolano, y un derecho fundamental que el Estado fomentará, y garantizará, procurando las condiciones legales, medios, y presupuestos necesarios... El Estado garantizará la protección, y preservación, enriquecimiento, conservación y restauración del patrimonio cultural, tangible e intangible, y la memoria histórica de la Nación...” (Art. 99).

En este sentido, el sector Santa Lucía con cuatro declaratorias patrimoniales constituye un ícono dentro de la Ciudad de Maracaibo. El 20 de marzo de 1877 se dicta el decreto de creación de la Parroquia, constituido desde sus orígenes por hatos aislados y viviendas, siendo ésta última la tipología principal del sector (IPC, 1998).

La casa patrimonial de la etapa republicana, constituye una de las tipologías arquitectónicas más emblemáticas de la ciudad de Maracaibo; en la que llama la atención el colorido y los apliques decorativos de la fachada. Estas cualidades, producen un estridente impacto ambiental y perceptivo, así como sus dimensiones angostas donde la ventanería y portada establecen el ordenamiento compositivo, en las que pueden detectarse huellas neoclasicistas, árabes, barrocas y modernistas (Pirela, 2007). Figura 2.

Dentro de las principales características de la casa patrimonial republicana resaltan en general, que la vivienda se encuentra sin retiros en hilera o adosada con las vecinas, por lo tanto con una relación directa a la calle con acceso a través del Zaguán como espacio de transición y área de protocolo entre la calle y la privacidad del hogar.

Las fachadas varían morfológicamente desde cuatro ventanas hasta llegar a la estrecha de una ventana que altera el cuerpo de la vivienda. (Pirela et al.,2005: 33 y 34).

Compensan su limitada amplitud con altos ventanales, cerramientos de gran altura e igualmente los techos para mejorar las condiciones climáticas internas.

Sus ventanas no son simples vanos rasos a la pared, sino que sobresalen en forma de cajón. Es típico enmarcar el acceso principal, ésta práctica historicista permite diferenciar e ilustrar la importancia de la puerta (Raydán, 1986).

Su colorida fachada es una característica clásica de diferenciación e individualidad dentro del cuerpo monolítico de viviendas.

El patio interno o primer patio diferencia este tipo de vivienda, ya que crea un microclima interior ventilando las estancias privadas (Pírela, A. 1998: 41)

Los materiales de construcción: el bahareque, palma o enea y horcones, son cualidades que permiten distinguir la vivienda republicana de otras semejantes y modernas.

Es importante señalar que esta vivienda se ha caracterizado por tener una arquitectura inicialmente adaptada al medio cálido-húmedo local, donde el diseño bioclimático y el uso de energías naturales para la climatización pasiva de las edificaciones han estado presentes y probablemente garantizaron la confortabilidad de sus usuarios iniciales.

Estas características de la vivienda republicana y el reconocimiento oficial del sector Santa Lucía como Zona de Interés Turístico, infiere la necesidad de prestar el servicio de alojamiento y de alimentos y bebidas a los futuros visitantes, y dar cabida a la rehabilitación de la vivienda como posada turística.

Las leyes venezolanas establecen la clasificación por tipos de establecimientos de alojamiento turístico y en este caso definen a la posada de turismo, que puede ser de una (1) a cuatro (4) estrellas, como “aquél establecimiento de pequeña escala, localizado en centros poblados, áreas rurales, playas y carreteras en rutas o sitios turísticos, administrado por una familia o por pequeños empresarios, destinada a satisfacer la demanda de los servicios de alojamiento y alimentación, el cual, será autóctono de la zona donde esté ubicado” (Art. 10, Gaceta Oficial, 1998).



Figura2. La documentación actual que regula y aborda el tema de alojamiento turístico se halla expresado en las “Normas de Posada” (MINTUR, s/f) y el “Tabulador

de Alojamiento Turístico Tipo Posada de Turismo” (MINTUR, 2014), los cuales establecen lo concerniente a las condiciones de desarrollo, tipo, áreas y espacios que un establecimiento debe cumplir, la atención, los servicios fundamentales prestados al huésped, y los servicios complementarios como canchas deportivas, salones de juegos, establecimientos comerciales, entre otros. Esto consecuentemente conlleva a la categorización y clasificación de la posada turística.

La definición de posada turística que la Norma de Posada (MINTUR, s/f) establece es la siguiente: “... una instalación receptiva de pequeña escala administrada por una familia o por pequeños empresarios destinada a satisfacer la demanda de los servicios de alojamiento y alimentación de los usuarios en forma temporal”.

Es importante resaltar que el renglón 4 “Tipología de las Posadas Turísticas” de ésta norma considera: “Con el objeto de preservar y revitalizar el patrimonio arquitectónico venezolano, el Ministerio de Turismo prestará especial atención, tratamiento y asistencia técnica, a los proyectos de Posadas en este tipo de construcciones. Estos proyectos buscarán, fundamentalmente, la estabilidad, consolidación y puesta en valor de la arquitectura vernácula, respetando su estilo original y sus características mediante una cuidadosa habilitación para su nueva función. Las modificaciones, adiciones o ampliaciones que tuvieren que realizarse seguirán las líneas originales del inmueble.

Especial cuidado deberá prestarse a la restauración de puertas y ventanas originales, las cuales servirán de modelos para la fabricación de las nuevas. El piso de arcilla rústica o de piedra, las paredes de bahareque y los techos con cana teja de barro serán parte de sus características, y por tratarse en muchos casos de construcciones antiguas, la reglamentación, en cuanto a dimensionamiento de los diferentes ambientes tales como: comedor, habitaciones, baños, etc., se hace difícil, sin embargo, el proyecto de remodelación y habilitación, deberán adaptarse a la normativa respectiva, a fin de lograr una distribución lógica y el confort que el huésped necesita.” (ob.cit)

También el renglón 5 regula las condiciones de desarrollo, estimando que “En edificaciones ya construidas, el Ministerio de Turismo dará preferencia: (ob.cit)

– A aquellos inmuebles que posean un valor patrimonial, entendiéndose esto como, aquellas viviendas o sectores de una ciudad que se encuentren amparados por una ordenanza especial.

– A las viviendas que posean un valor arquitectónico, siempre y cuando se respeten y mantengan las directrices, conceptos, temática y morfología de la propuesta arquitectónica original.”

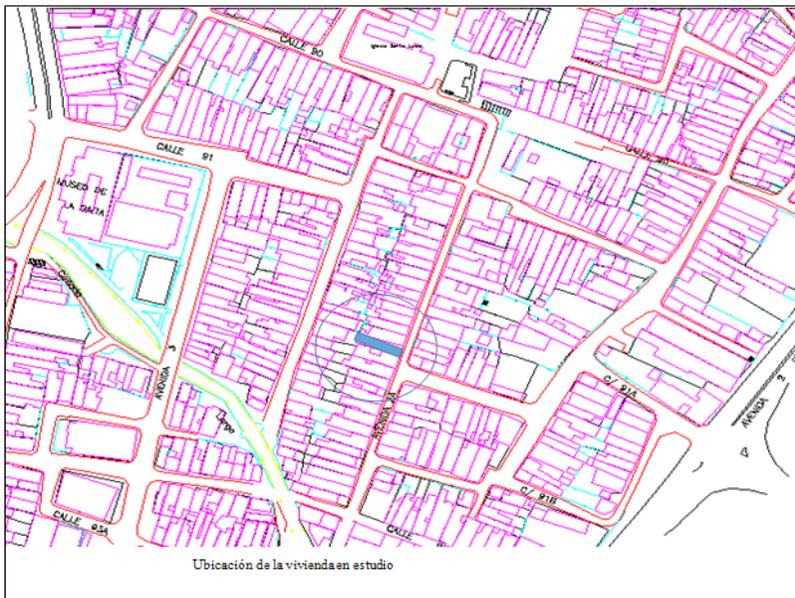
En este caso los lineamientos para la rehabilitación de una vivienda patrimonial como posada turística, ha intentado cumplir con ambas normas para establecer una programación arquitectónica que permita seleccionar la distribución más apropiada de

los espacios para la vivienda piloto.

2. Vivienda seleccionada

La vivienda seleccionada se encuentra ubicada en Avenida 2-A, antigua calle Federación. Parroquia: Santa Lucía, Municipio Maracaibo del Edo.Zulia. Habitada por la Sra. Carmen Atencio y su progenitora. Figura 3.

Esta vivienda de mediados del Siglo XIX (republicana), actualmente se encuentra en mal estado de conservación. Se describen algunas de sus características resaltantes:



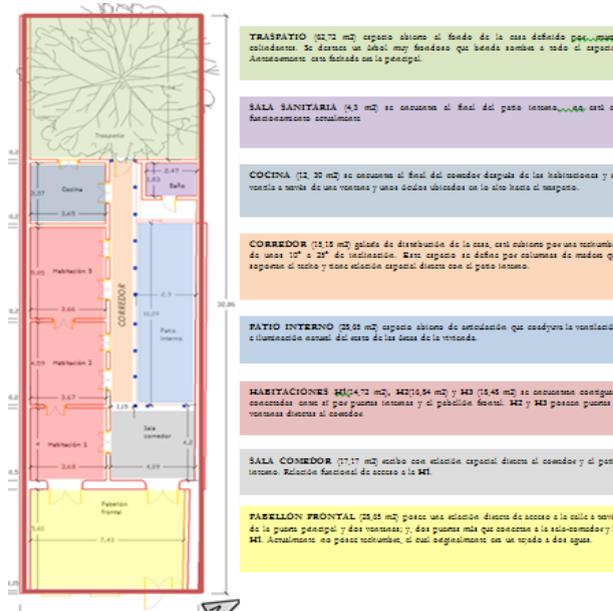
Fuente: elaboración propia. 2016

Figura 3

Del zaguán, no hay vestigios ni en pisos ni paredes, fabricada con muros portantes de bahareque, en algunos espacios fue sustituido por mampostería de ladrillo. Sus ventanas fueron diseñadas con balaustres de madera, y originalmente el techo de la sala era de dos aguas recubierto de tejas de arcilla curvas con vertiente a la calle Federación (hay rastros en la vivienda de ello) y el resto de las estancias poseen techos inclinados inicialmente de tejas de arcilla con pendiente al patio interno. A diferencia de otras viviendas, ésta particularmente poseía dos fachadas, la de acceso principal desde la Av. 2-A (calle Federación) y, otra posterior con fines comerciales dado que para la época de construcción corría un riachuelo (hoy Cañada Lara) desde el cual “se hacían trueques de pescado por carne de res” según refieren sus ocupantes actuales.

Con respecto a la fachada, aún conserva rasgos compositivos de la vivienda republicana, con dos ventanas tipo caja con balaustres de perfiles de hierro, peana y sobradillo tipo cuadrada con moldurajes en cemento prefabricado. Además su acceso principal mantiene un portal alto en arco y sobradillo sin pilastras y portón de perfiles metálicos. El muro se caracteriza por presentar paramentos de friso de arena y cemento sin apliques decorativos sobre puerta y ventanas. Actualmente no posee entablamento el cual se perdió luego de una reconstrucción reciente.

La vivienda posee una relación estrecha con la calle ante la eliminación del zaguán, por lo que su pabellón frontal (antigua sala) es amplia y funciona también como vestíbulo al resto de las estancias. En la pared frontal de la sala se ubican dos puertas de gran altura a través de las cuales se accede a la sala-comedor y la otra conduce a la habitación principal. Las habitaciones (tres en total) están comunicadas paralelamente entre sí por puertas internas originales. El corredor de distribución de la casa está cubierto por una techumbre en vertiente de alrededor de 20° de inclinación, bordeado por 12 columnatas de las cuales se observan 5 en aparente buen estado estructural, 3 deterioradas y 4 ausentes. Este es el vínculo con todos los espacios de la vivienda, conecta directamente la sala-comedor, las habitaciones, la cocina, sala sanitaria y el patio interno. Al final del corredor puede accederse al traspatio. Figura 4.



Fuente: Elaboración propia. 2016

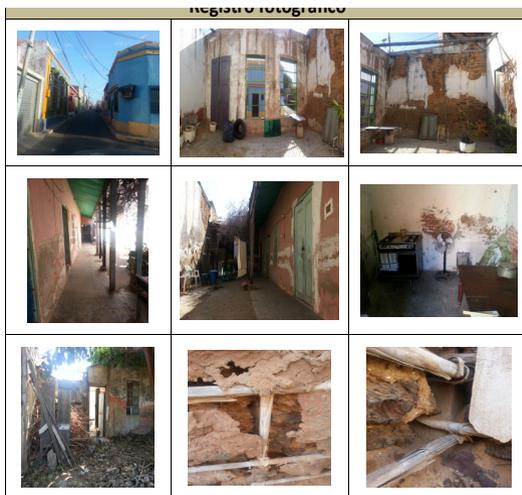
Figura 4. Actualmente posee un único acceso, el cual es inmediato a la avenida 2-A Federación.

En relación con los materiales y el sistema constructivo, es una vivienda con sistema constructivo mixto de bahareque y mampostería de ladrillo. La pérdida del techo del pabellón frontal ha expuesto los materiales a la intemperie y polilla, por lo que los muros de bahareque de la sala y la madera de los horcones se encuentran en un avanzado estado de deterioro. Las tejas de los techos han sido reemplazadas por láminas de zinc o asbesto. En sus muros puede observarse sustituciones del bahareque por bloque de arcilla, como es el caso de la fachada y el muro medianero derecho o el revoque de paredes con friso convencional. Las paredes de la cocina y sala sanitaria fueron elaboradas en mampostería de ladrillo como construcción original. El corredor del patio interno tiene un acabado de piso con losas de concreto de 19cm x 19cm; y en general los pisos fueron sustituidos por cemento requemado.

Ha sufrido intervenciones anteriores, como una remodelación – se infiere en 1998- por parte del Centro Rafael Urdaneta (C.R.U.) (IPC, 1998), organismo que se encargó de derribar la fachada original dado su estado de deterioro y reconstruir en su lugar otra utilizando materiales como bloque de arcilla, cemento y perfiles de hierro, aún cuando se respetaron las características estilísticas de la época se perdió la ornamentación y elementos originales como la cornisa, ventanas y puerta principal.

La casa ha tenido otras intervenciones leves por parte de los ocupantes actuales, que a pesar de sus escasos recursos, manifiestan su interés por rescatar y conservar el valor original de la vivienda.

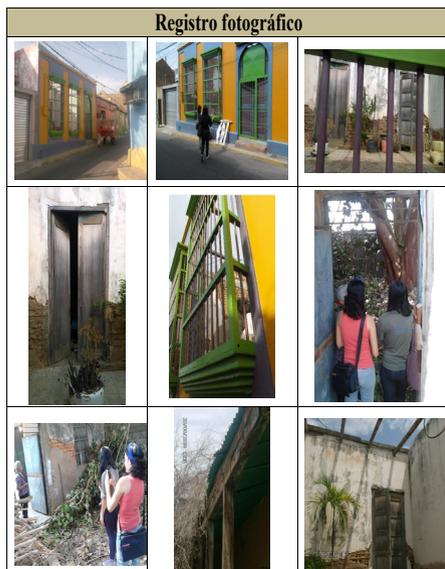
La vivienda no tiene condiciones mínimas de habitabilidad, lo cual implica que sus habitantes están en condiciones de alto riesgo. Figuras 5 y 6.



Fuente: Elaboración propia fotografías Br. J.A.Bracho

Fuente: Elaboración propia, fotografías Br. J.A.Bracho. 2015- 2016

Figura 5



Fuente: Elaboración propia, fotografías Brs. Izzo, Trujillo y Albarrán. 2012- 2016

Figura 6

4. Propuesta arquitectónica

Como parte del proceso de diseño para establecer los lineamientos generales de la propuesta espacial-funcional de rehabilitación, se hizo necesario la búsqueda de antecedentes, documentación histórica y legislación venezolana para alojamiento y turismo, como premisa para poder conciliar un diseño apropiado con el fin de evitar el menoscabo de la vivienda tradicional la cual posee rasgos históricos con gran valor arquitectónico.

De esta forma, según lo que estipula el “Tabulador de Alojamiento Turístico Tipo Posada de Turismo” la categoría apropiada consistente con la vivienda patrimonial se identifica con el símbolo de una (01) estrella, dada las condiciones actuales; y, define en su Art.13 como “aplicable a aquellos establecimientos de alojamiento turístico tipo Posada de Turismo, que adicional a los requisitos mínimos exigidos en el tabulador aquí previsto, se caracteriza por ofrecer el servicio de hospedaje, con servicio sanitario privado o colectivo y facilita el comedor familiar para el uso del turista y visitante” (MINTUR, 2014).

Con lo establecido en el tabulador de alojamiento se propone la siguiente programación arquitectónica:

Programación propuesta de la vivienda / posada turística, según normas. Planta Baja

Área	Espacio	Dimensiones	M ² por unidad	Cantidad	M ² totales
Pública	Recepción/ Administración	5,45x3,05	16,62	1	30,62
	Estar	4,00x3,05	14,00	1	
Privada	Habitación matrimonial con sala sanitaria	4,00x5,00	20,00	1	49,64
	Habitación para familia (ocupantes de la vivienda) con sala sanitaria	7,41x4,00	29,64	2 con sala sanitaria compartida	
Servicio	Cocina	4,00x3,50	14,00	1	42,65
	Comedor para huéspedes y público en general	5,73x5,00	28,65	1	
Espacios abiertos	Patio Interno	9,92x2,90	28,76	1	91,48
	Traspatio	7,94x7,9	62,72	1	
Servicios generales y mantenimiento	Lavandería	2,90x2,20	6,38	1	11,72
	Depósito faena limpia	1,00x1,00	1,00	1	
	Depósito faena sucia	1,00x1,00	1,00	1	
	Lavamopas	1,00x1,00	1,00	1	
	Área Tanque de agua	1,30x0,90	1,17	1	
	Depósito de basura hermético	1,30x0,90	1,17	1	
Circulación	Pasillo de distribución	13,2x1,15	15,18	1	15,18
TOTAL					241,29

Fuente: Elaboración propia. 2016

Tabla 1

Programación propuesta de la vivienda progresiva / posada turística, según normas. Planta Alta

Área	Espacio	Dimensiones	M ² por unidad	Cantidad	M ² totales
Privada	Habitación sencilla con sala sanitaria	3,08x4,00	12,32	1	12,32
	Habitación matrimonial con sala sanitaria	3,78x4.00	15,12	2	30,24
	Habitación colectiva con sala sanitaria común	8,50x3,30	28,05	1	28,05
	Habitación matrimonial con sala sanitaria	4,00x5.00	20,00	1	29,64
Circulación	Pasillo de distribución	12,2x1,15	14,3	1	14,3
Total					114,55

Fuente: elaboración propia. 2016

Tabla 2

En una primera etapa la residencia puede funcionar como vivienda productiva, rehabilitándola y acondicionándola como posada para hacerla funcional y espacialmente confortable. En esta fase la vivienda puede prestar básicamente el servicio de alimentos y bebidas, con una habitación matrimonial disponible para los huéspedes. Se adecúan los espacios abiertos como áreas multifuncionales adaptándolos a las necesidades y requerimientos de los huéspedes y clientes, que además podrían tener rentabilidad alquilándolas para eventos privados en íntimo. Ver tabla 1 y figuras 7 y 8.

El modelo de vivienda progresiva se ha propuesto para una segunda etapa, para ampliar el servicio de alojamiento de una habitación a cinco con diferentes características. Este planteamiento está condicionado a un estudio previo por expertos sobre la afectación estructural, constructiva y de características bioclimáticas de la vivienda, ya que implica una segunda planta y por lo tanto anexas además un núcleo de circulación vertical completamente ajenos a la vivienda base. Generalmente cuando se ofrece un servicio de calidad a precios razonables, la demanda de huéspedes aumenta y se hace necesario tener una opción viable previendo esta circunstancia a futuro, según las necesidades, sugerencias y preferencias de los clientes; y, las posibilidades de ampliación, gestión y financiamiento de la familia encargada de la posada. Ver tabla 2 y figuras 7 y 8.

Esquema Funcional

- **Área Productiva:** para los servicios de alimentos y bebidas y alojamiento Habitación 1 (H1) en planta baja. En planta alta se propone cuatro habitaciones con diferentes características
- **Área Privada:** en planta baja compuesta por 2 habitaciones (H2 y H3) con sala sanitaria compartida donde pernoctan los ocupantes de la vivienda.
- **Área Social:** corresponde al estar íntimo y área de recepción para huéspedes.
- **Áreas Comunes:** el patio interno y traspatio dedicada a las dinámicas de esparcimiento, recreo u ocio cuyo uso los ocupantes comparte con el huésped, como espacios para la lectura, café matutino, área de exhibición y exposición exterior, entre otros.
- **Área de Servicio:** corresponde a las funciones de mantenimiento de la vivienda como lavandería, depósitos de fauna limpia y sucia y tanque de agua que se encuentra aislada del área privada y social.



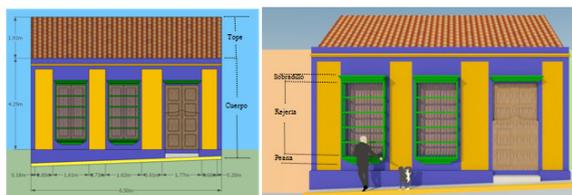
Planta baja de distribución (1ra Etapa) Planta alta de distribución Progresiva

Fuente: Elaboración propia. 2016

Figura 7.

ETAPAS DE LAS PROPUESTA ARQUITECTONICA			
TIPOLOGIA	PLANTA	CORTE	VISTA
1ERA ETAPA			
PROGRESIVA			

Figura 8.



Fuente: Elaboración propia. 2016

Figura 9.

Consideraciones finales

1. Destacar como premisa de diseño el resguardo de la envolvente en especial del pabellón frontal, referido a las alturas, muros y vanos que mantendría la continuidad e integración con la forma urbana. Valorando la composición de la fachada. Figura 9.

2. En lo posible rehabilitar la vivienda rescatando la técnica del muro de bahareque, con sus puertas y ventanas originales, ya que éstos son elementos significativos por su estética, función y contribución bioclimática.

3. Reusar los materiales y elementos constructivos de la vivienda, y de ser oportuno de otras en ruinas de la zona para utilizarlas en la rehabilitación de la vivienda piloto. También el reciclaje de elementos o materiales originarios, que se tengan que sustituir, para la construcción de objetos utilitarios.

3. Evaluar detenidamente de requerirse, la utilización de materiales y técnicas constructivas actuales, ya que estos deben ser cónsonos con los originarios de la vivienda, resguardando la singularidad y virtudes espaciales, formales, funcionales y ambientales de la vivienda. El sistema constructivo tradicional pudiera facilitar la combinación con nuevos materiales para reforzar estructura, muros, ampliar espacios, entre otros.

4. Mantener los valores bioclimáticos: confort térmico y lumínico, ventilación natural.

5. Evaluar acabados o muestras de elementos originarios (ejm. una pequeña parte del muro de bahareque) que pueden quedar al descubierto con la rehabilitación, como parte del diseño interior y para efectos educativos.

6. Mantener la distribución de los espacios fundamentales de la vivienda patrimonial (pabellón frontal, patio, traspatio, corredor). La composición interna básica cuya integración otorga una calidad espacial en armonía con el medio natural: luz, viento, lluvia, sombra, que brinda tranquilidad y confort al usuario además de ofrecer una correlación interior-interior e interior- exterior genuinas.

7. Es de resaltar que el sentido de pertenencia de los moradores, la hospitalidad y la escala vecinal de convivencia, son aspectos intangibles que fortalecen el sector estudiado para el desarrollo del turismo.

Referencias

- Alcaldía del Municipio Maracaibo (1992). Sector Santa Lucía patrimonio histórico arquitectónico, Decreto No.37 del 08 de septiembre, Maracaibo, Venezuela.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela (2013). Zona de Interés Turístico al Casco Central de Maracaibo, Decreto No.373 Gaceta Oficial N° 40.246 del 09 de Septiembre, Caracas, Venezuela.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Decreto con rango,

- valor y fuerza de Ley Orgánica de Turismo. Gaceta Oficial N° Ext. 5.889, Julio 31, 2008. Caracas. Venezuela.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela (1999). Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial N° 36.860 del 30 de Diciembre, Caracas, Venezuela.
- Asamblea Legislativa del Estado Zulia (1976). Remodélese y consérvese al barrio Santa Lucía. Área especialmente afectada de expropiación por Causa de Utilidad Pública o Social, Gaceta Oficial Número 81-A, 3.736 del 06 de octubre, Maracaibo, Venezuela.
- Camacaro, L. (2014). Visión actual y prospectiva del potencial turístico urbano. Caso: Maracaibo - Venezuela. Editorial Académica Española, Lexington, KY, USA.
- Congreso de la República de Venezuela 1994, Santa Lucía “área de valor histórico”, Gaceta Oficial Número 35.441 del 15 de abril, Caracas, Venezuela.
- Cuenca, L. (2013) Patrimonio Cultural, El ABC, http://issuu.com/culturaluz/docs/el_abc_del_patrimonio_cultural
- Fondo Nacional de Ciencia, Tecnología e Investigación. FONACIT. Santa Lucía Reservorio de Patrimonio Cultural: Aproximación a una Propuesta de Revitalización de su Tradición Constructiva. N° 2001002402, (2005 - 2007).
- Fondo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (FONACIT) y FUNDAPATRIMONIO (2007). Proyecto inventario del patrimonio cultural del Estado Zulia, Informe Técnico, Maracaibo, Venezuela.
- Gaceta Oficial de la República de Venezuela (1998). Reglamento parcial de la ley orgánica de turismo sobre establecimientos de alojamiento turístico. Decreto N° 3094 del 9 de diciembre. Caracas, Venezuela.
- Instituto del Patrimonio Cultural - IPC (1997). Proyecto Inventario del Patrimonio Cultural. Calle Federación. Código: SU.071.002
- Instituto del Patrimonio Cultural - IPC (1998). Proyecto Inventario del Patrimonio Cultural. Sitios Urbanos. Santa Lucía. Código: SU.071.001
- Ley de Protección y Defensa del Patrimonio Cultural de Venezuela. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 4.623 (Extraordinaria) Septiembre 3, 1993.
- Ministerio del Poder Popular para el Turismo (MINTUR) (2014). “Posada de turismo”, 20 de junio de 2014, <http://www.mintur.gob.ve/mintur/posada-de-turismo>.
- Ministerio del Poder Popular para el Turismo, MINTUR. (s/f). Normas para regular la actividad de las posadas turísticas, <http://www.mintur.gob.ve/descargas/normaposadas.pdf>.
- Peñaranda, L (2011). Conservando nuestro patrimonio. Manual para la conservación del patrimonio arquitectónico habitacional de Sucre, http://www.aecid.es/centro-documentacion/documentos/publicaciones%20coeditadas%20por%20aecid/manual_de_intervencixn_prahs.pdf
- Pirela A., Suarez J., Pirela A. (2005) La casa del centro histórico de Maracaibo. La organización interior. *Tecnología y Construcción*; 21-III: 31-40.
- Pirela, A. (2007). Casas de Maracaibo. División de estudios para graduados. Facultad de Arquitectura y Diseño. Universidad del Zulia.
- Pirela A. (1998). Casas de Enea, Bahareque y Mampostería. Vivienda en Maracaibo colonial. Vol. 15: 37-43
- Raydán C. (1998) Las casas del sol. Editada por Lagoven, División de Occidente.
- UNESCO (2008). Carpeta de información sobre Patrimonio Mundial. Definición de Patrimonio Cultural Búsqueda 13/02/2015 http://whc.unesco.org/documents/publi_infokit_es.pdf.

Canal de Totten en los departamentos de Atlántico y Bolívar de Colombia. Historia, construcción e impacto ambiental

Rafael Palmera Crespo*

Jhon Fredy Asprilla Mosquera**

RESUMEN

En el presente artículo se toma como estudio, la historia del canal de Totten, hoy llamado canal del Dique, ubicado en la parte sur del Departamento del Atlántico, en límite con el Departamento de Bolívar en Colombia, registrando los efectos ambientales que ha generado el canal en las diferentes épocas, incluyendo las zonas aledañas que han padecido las consecuencias. Se justifica el presente trabajo si se tiene en cuenta los daños al ecosistema producto de la sedimentación del canal que han impactado de manera considerable en la región, donde se ha reducido sustancialmente la pesca y cultivos de productos alimenticios. Superando los límites, el impacto que ha tenido la bahía de Cartagena es de cuidado, pues las especies de arrecifes y coralinos tienden a desaparecer por las descargas de este canal, razón por la cual se resaltará la historia de los impactos ambientales generados en el recorrido del canal, enfatizando en la bahía de Cartagena, por sufrir las mayores consecuencias. La problemática en gran proporción nace con su mayor intervención en el siglo XX, sobre las cuales se destacan seis de gran magnitud desde 1650 hasta los presentes días. Como resultados esperados, se pretende obtener documento que describa la situación desde su historia y los impactos ambientales del canal, desde ese tiempo inicial hasta la actualidad.

PALABRAS CLAVE: Canal, impacto ambiental, ecosistema, sedimentos, inundaciones.

* Arquitecto. Especialista en planeación y desarrollo urbano regional sostenible. Doctorando en Arquitectura, Universidad del Zulia. rpalmora1@yahoo.com.

** Arquitecto. Docente de la Universidad Tecnológica del Chocó, Colombia.

Totten canal in the Departments of Atlantico and Bolivar, Colombia. History, construction and environmental impact

ABSTRACT

The purpose of this article was to study the history of the Totten Canal, currently known as the Canal del Dique, which is located in the southern part of the Atlantico Department, limiting with the Bolivar Department, in Colombia. Environmental effects generated by the canal in different periods have been registered, including surrounding areas, which have suffered the consequences. This work is justified if damages to the ecosystem are considered, as a product of the sedimentation process of the canal that have considerably affected the region, causing a substantially reduction of fishing and food crops. Given that the limits have been exceeded, the impact on the Cartagena bay is quite a matter to be looked after, since the reef and coral species tend to disappear thank to discharges of the canal. For this reason, the history of the environmental impacts generated in the course of the canal will be highlighted, emphasizing those of the Cartagena bay, for suffering the greatest consequences. The problem, in large proportion, emerged with its major intervention in the twentieth century, of which six major events stand out from 1650 to the present day. As expected results, it is intended to obtain a document that describes the situation from its history and the environmental impacts of the canal from that initial time to the present.

KEYWORDS: canal, environmental impact, ecosystem, sediments, floods.

Introducción

El trabajo a desarrollar tiene como objetivo central resaltar los impactos ambientales producidos por el canal en su historia más reciente. Con el propósito de gestar un nuevo documento que ayude a concientizar gran parte de la población, del estado y descuido en que hoy vive este ecosistema, utilizando el método de investigación bibliográfica y ayudas de microhistoria. Además de lo ambiental, se describe la cronología histórica del mismo, la cual se esboza a continuación.

El canal del Totten fue el nombre que se le dio por más de cien años en honor al ingeniero norteamericano George M. Totten, quien le hiciera la intervención de mayor longitud y capacidad hasta la fecha en el período 1844-1850 y también por el rotundo fracaso que tuviera el sistema de esclusas que este había planteado, las cuales fueron derribadas por fuertes crecientes en el año 1852, sin desconocer que este comienza su historia en el siglo XVII, cuando en 1650 con el objeto de resolver una necesidad de comunicación y transporte de todo tipo desde Cartagena con el interior del país,

por el único medio de comunicación para la época de la colonia: el río Grande de la Magdalena.

En el mandato del gobernador de Cartagena, Zapata de Mendoza, se inicia la construcción de un camino acuático, aprovechando cuerpos de aguas naturales; desde el río Magdalena tierra adentro hacia la ciudad de Cartagena con 2.4 km de longitud, conformando un dique húmedo a su lado y de ahí el nombre del DIQUE SOBRE BARRANCAS que más tarde, en el siglo XX, fuera retomado cuando verdaderamente hicieron el Canal que hoy se conoce. En 1844 a pico y pala, al igual que la primera intervención, se inicia el canal por primera vez con una longitud de 15 km y un ancho de 15 metros, con el nombre de canal de TOTTEN.

Ya en 1878 el presidente Rafael Núñez desiste del avance de este canal, cansado de dragar caños y ciénagas, después de tanta sedimentación y atraso. Pone en marcha la ferrovía, que origina un repunte de la economía de Cartagena. En 1918, después del nacimiento y auge del canal de Panamá, se logra hacer con maquinarias la longitud de 88 km llegando hasta la ciénaga La Matuna. Ya entre 1951 y 1952 se logra por primera vez el gran cajón llegando hasta la bahía de Cartagena, con una longitud de 114,5 km y consigo entra el agua dulce, la tarulla y la dramática contaminación al mar, trayendo de igual manera las pérdidas de reservas naturales en el mar, acabando o afectando negativamente especies marinas como arrecifes coralinos, manglares que se habían logrado establecer por cientos de años; de igual manera se afectan los cuerpos de aguas de la región y con ello la más grande sedimentación, que hasta los presentes días ha afectado el sistema ambiental y todo el ecosistema que compone esta región, incluyendo los suelos que la componen. De forma paralela, para la década de 1950 se crean las dos grandes vías troncales en Colombia ganando la competencia a las ferrovías y el abandono al transporte fluvial, donde, desde entonces el canal del Dique hasta la fecha solo se utiliza para el transporte de hidrocarburos de Barrancabermeja hasta la ciudad de Cartagena. Toda esta serie de tropiezos en la construcción del canal conllevaron a que la mejor época de impacto económico de Cartagena ocurriera entre los años 1890 y 1920, coincidiendo con la época de apogeo del transporte ferroviario.

En términos generales, se puede determinar que la construcción de este canal fue hecha en exclusiva pensando en el auge y desarrollo de la ciudad de Cartagena, pero el efecto que produjo en la historia de esta ciudad para su empuje y desarrollo no ha sido el canal del Dique, del cual en el desarrollo del presente trabajo se dejará claridad de cuál ha sido el costo beneficio que ha traído la construcción de este brazo artificial del río Magdalena que vierte gran parte de su caudal en las otrora aguas cristalina de la flamante Cartagena de Indias.

En este artículo se presentan los efectos ambientales que produjo el canal, resumiendo el período desde el siglo XX hasta la actualidad por ser esta la época donde según la historia encontrada, fue en la que verdaderamente se construyó el

canal que hoy día se conoce, historia en la que su autor acude de manera significativa a lo escrito por Mogollón (2013), considerado como el más objetivo en la referencia histórica del canal del TOTTEN, hoy llamado Canal del DIQUE.

1. Cronología de la construcción del Canal

Se considera de suma importancia que antes de describir los impactos ambientales causados en la historia del canal, en el período seleccionado en los siglos XX y XXI, se hace necesario explicar también de manera cronológica las intervenciones generales que este ha tenido, destacando las de mayor impacto registrados en la historia las cuales han sido seis según los datos encontrados, eventos que el autor ha denominado “épocas de intervención”, que se detallará de forma cronológica a continuación:

1.1. Época de intervención 1650

En este año se realiza la primera intervención sobre un pequeño cuerpo de agua, época en que la comunicación acuática del sector norte del Departamento de Bolívar y sur del Departamento del Atlántico se hacía a través de algunos cuerpos de agua naturales que iban desde Cartagena hasta el pueblo de Mahates, los cuales estaban conformados, entre otros, por la ciénaga de Machado y Roldan (los negros), Matuna y Matunilla siendo unidas en un sector por el denominado caño Covado, construidos por dos mil hombres a pico y pala con una longitud de 1.800 metros.

Mientras tanto, allá en el sector cercano al río Magdalena, desde Calamar Tierra Adentro hasta llegar al pueblo de Barranca Nueva, en las mismas condiciones a pico y pala se construye un pequeño canal en la administración de don Pedro Zapata de Mendoza, gobernador de Cartagena y dirigido por el ingeniero Juan de Semovilla y Tejada con una longitud de 2,4 kilómetros (3.000 varas) para uso de chalupas, champanes* y bongos de carga, con un ancho de 3.2 m aprox. (4.8 varas) y con una escasa profundidad de un metro. Luego, desde el punto de Barranca Nueva hasta Mahates, por lo regular en las épocas secas, se comunicaba de a pie o en lomo de mulas, situación que presentó las mismas condiciones hasta 1823, cuando aparece el ingeniero Totten; es decir, de las fuentes investigadas no aparece otro registro histórico que describa una situación diferente, lo que determina aparentemente que en un período de 173 a 200 años aproximadamente no se registró intervención diferente a la del gobernador Zapata de Mendoza. Al respecto, señala también Barragán (2013) que en esa época la navegación por el río Magdalena se hacía en condiciones rudimentarias, las cuales se hacían en embarcaciones hostiles.

* Estos champanes son lanchas de poco calado, de 10 a 15 metros de eslora y de 2 a 3 metros de manga, cubiertas en su mitad por un techo formado de palos y hojas de palmera y abiertas en sus partes delantera y trasera. Ocho a doce bogas, negros o zambos, medio desnudos, mueven el champán, remando o empujando a garfio según las circunstancias, pues el poco calado no permite navegar a vela. Hettner, Alfred, 1859-1941 Viajes por Los Andes Colombianos 1882-1884. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/taxonomy/term/13896>

Fig. 1. Embarcaciones de la época. Viajes por Los Andes Colombianos



Fuente: Hetiner Alfred (1976) Biblioteca Banco de la República, Colombia.

1.2. Época de intervención TOTTEN

Aparece en los datos históricos como la segunda intervención de importancia en 1823, época en la que vienen las primeras embarcaciones a vapor por el río Magdalena, cuando el navegante y pionero de este transporte, el alemán Juan B. Elbers intenta pasar algunas embarcaciones por el estrecho canal del dique de Barrancas, lo que fracasa por la poca capacidad del mismo, situación que conlleva a intentos de ampliación, por lo cual años más tarde, en 1844, la Cámara Provincial de Cartagena contrata al ingeniero norteamericano George M. Totten quien diseña y construye a pico, pala y carretilla por primera vez las condiciones físicas de un canal, con mayor longitud, ancho y profundidad, con las siguientes especificaciones: extensión longitudinal = 15 kilómetros, ancho = 15 metros, profundidad = 2 metros, colocando esclusas en sus extremidades, terminando su obra en 1850.

El mencionado tramo permaneció, según datos encontrados por cien años conociéndose como el canal de Totten, nombre que hoy se retoma para destacar su historia por ser desde entonces la primera parte construida como canal, considerado en poco tiempo como un fracaso al ser derribadas las esclusas que había instalado en 1852, esta intervención que permaneció, según algunos registros sin ser superada un siglo después, se estima que movió de orilla a orilla un volumen de 600,00m³ entre el tramo del río Magdalena y la ciénaga de Sanaguare. Pero se aclara según otras fuentes, que realmente fueron 79 años sin intervención los que tuvo el canal para la época referida, debido a que la siguiente intervención fue 1923, como bien se describe en la siguiente época cronológica.

1.3. Época del ferrocarril (Período de interrupción de usos del canal y de surgimiento económico para la región, 1874-1906)

Después de la intervención de Totten, ya para 1878, el presidente del estado soberano de Bolívar Rafael Núñez, trajo dos excavadoras de vapor para abrir caños y

ciénagas, logrando excavar 640.000 metros cúbicos*, e insistió en varias ocasiones en un período de cuatro años. Pero la colmatación y sedimentación era incontrolable a la entrada del canal por el municipio de Calamar y a la salida de los caños, situación que llevó en 1886, siendo gobernador Goenaga y Presidente de Colombia Rafael Núñez hacer un último intento con el holandés W. Brandsma, incrementando el número de esclusas para resolver el problema entre Calamar y Mahates, pero por efecto de presupuesto y por crisis económica pasada la guerra de 1885 el mismo presidente Rafael Núñez después de tantos tropiezos para lograr la navegabilidad a través de grandes embarcaciones por el río Magdalena, en 1887 desiste de seguir avanzando en el canal y toma la decisión con el gobernador Goenaga de crear el nuevo Ferrocarril Calamar–Cartagena, haciendo un contrato en concesión en 1889 con Samuel McConico.

Luego, en los años 1891 y 1894 se construyeron los respectivos muelles en la ciudad de Cartagena y en Clamar. El ferrocarril logró el mayor auge económico que tuviera la región finalizando el siglo IXX y comenzando el siglo XX. Hasta tal punto, que Mogollón (2013) afirma en su libro “Canal del Dique, historia de un desastre ambiental”, que

Gracias a la conexión férrea con el río Magdalena, Cartagena comenzó a salir de su pobreza. La población, que en 1810 había superado los 20.000 habitantes y en 1880 había descendido a menos de 9.000, comenzó a recuperarse; ya para 1900, la Cartagena amurallada había llegado a los 12.000 habitantes.

En otras palabras, sin desafiar a la naturaleza, en un camino más corto se había logrado la comunicación con Cartagena y el río Magdalena y se había conseguido la prosperidad económica de la región sin afectar los ecosistemas, ni las riquezas naturales que ofrecía las aguas cristalinas llenas de arrecifes coralinos en la bahía de Cartagena en el mar Caribe.

En 1906 el ferrocarril fue vendido a unas empresas inglesas que después de explotarlas terminaron dejándolo en completo descuido, suceso del cual hoy se lamentan los habitantes de la región, terminando su historia en 1952.

1.4. Época de intervención 1923

Según lo manifiesta Mogollón (2013) que en 1923 aún perduraba el Canal de TOTTEN como la única obra antrópica en la vía acuática llamada “del dique” y si efectivamente en todos los registros que aparecen publicados no hay evidencia de que existieran otros de mayor magnitud y lo que va demostrando poco a poco que el canal llamado hoy del Dique es una obra nueva, que se hizo por conveniencias particulares, sin importar el gran daño que se le hiciera al ecosistema de una región en el norte de Colombia, es una situación que más adelante en este artículo el autor ampliará en el

* Mogollón, J.V. (2013). Sus excavadoras movieron unos 640.000 m3. Sin embargo, para 1886 ya se habían formado grandes barras de arenas en Calamar y múltiples pequeños deltas a las salidas de los caños, que hacían casi imposible navegar en buques de vapor.

espacio central de esta reseña histórica sobre los impactos ambientales.

Tal como lo asegura también Mogollón (2013) en el período 1881 hasta 1923, no hubo ninguna intervención y como la ferrovía con sus nuevos dueños avanzaban con sus actividades desde Barranquilla y teniendo en cuenta el auge del emergente Canal de Panamá, la Cámara de Comercio de Cartagena en 1917 decide hacer la competencia retomando el canal desde la ciénaga Sanaguare, donde lo había dejado TOTTEN, haciendo la contratación en 1922 para iniciar trabajos en 1923 hasta 1930, donde logran dejar un canal de 88 kilómetros desde Calamar hasta la hoy extinta ciénaga Matuna, donde precisamente allí se hacía el inicio de su desaparición con la sedimentación que con el tiempo fue recibiendo, con 270 curvas, con un ancho de 35m y una profundidad de 2.14m.

Fig. 2. Principales ciénagas en el recorrido del Canal



Imagen tomada de: Revista. Acta biol.Colombia.

Vol.15(2), **Bogotá Mayo/Aug.** (2010).

Autores: Gabriel A. Pinilla A¹, Ph.D.; Juliana Duarte Coy, Leonel Vega Mora, Ph.D.

Departamento de Biología, Universidad Nacional de Colombia.

1.5. Época de intervención 1951

Después de 1930, según los registros se da la intervención de 1951 hasta 1952 por primera vez en la historia; por lo menos en esta magnitud las aguas turbias del río Magdalena entran a contaminar las transparentes aguas de la bahía de Cartagena, en virtud de la ejecución que realizara el Ministerio de Obras Públicas, según gestión de dirigentes políticos de la época y la Cámara de Comercio de Cartagena, logrando hacer el gran cajón desde la ciénaga La Matuna hasta la bahía de Cartagena extendiéndose así desde su inicio en Calamar hasta la bahía en 114.5 kilómetros, con 93 curvas, con

un radio de 500m, una profundidad de 2,40m y un ancho de fondo de 45 metros, dragando en este período 9.300.000m³. Según la información encontrada, con esta intervención se da una gran estocada a uno de los más grandes atentado que se le haya hecho al mar y su ecosistema en la región Caribe colombiana.

1.6. Época de intervención 1981-1984

En el orden cronológico después de 1952, no se intervino más hasta el período 1981-1984. De tal manera, después de 1952 en 20 años en los dragados de mantenimiento, según Mogollón (2013), en datos de la Misión Técnica Colombo-Holandesa (Mitch) se redujo las curvas de 93 a 68. Ya en 1981 el Ministerio de Obra de oficio, rectificó y profundizó el canal quedando en 50 curvas en todo su recorrido, con un radio mínimo de 1.000m, un ancho de 65m y 2.50m de profundidad.

Según datos de la misma fuente Mogollón (2013), la firma *Cobe-Layne Dredging* dragó entre 1981 y 1984 casi la mitad de lo movido en la historia del canal 18.800.000m³. En la actualidad supera los 120m de ancho en su inicio en Calamar y la parte restante sobrepasa los 100 metros en su recorrido.

Fig. 3. Resu men cronología de intervenciones destacadas del Canal

Número de intervenciones	Período / tipo de trabajo	Dirigido elaborado por	Longitud	Curvas	Ancho	Profundidad
1	1650 /pico y pala	Zapata de Mendoza, Gobernación de Cartagena	2.4 km	—	3,2 mts	Escasa 1 m
2	1844 /pico y pala	Norteamericano Ingeniero George Totten	15 km		15 mts	2 m
3	1923/ equipos con	Gobierno Nacional	88 km Hasta ciénaga Matuna	270	35 mts	2.14 mts
4	1951 - 1952 / con equipos, construy. gran cajón	Gobierno Nacional	114.5 km (hasta bahía Cartagena)	93	45 mts	2.4mts
5	1981/ equipos con	Gobierno Nacional (Min. Obras)	114.5km	50	65	2.5mts
6	Después de desastre 2010	Gobierno Nacional (Coormagdalena)	114.5 km	50	120 inicio 100-resto	2.5 mts

Cuadro elaborado por el autor Rafael Palmera Crespo (2017), Arquitecto, especialista en Planeación y Desarrollo Urbano Regional Sostenible. Doctorando en Arquitectura.

2. Impacto económico

Paradójicamente, los esfuerzos por hacer de este canal un producto rentable y navegable en la última mitad del siglo XX, se hacen cuando ya existían otros medios de comunicación, como el nacimiento o construcción de las dos carreteras troncales en Colombia desde 1950, misión que resultara imposible al no poder competir con

el transporte terrestre y mucho menos con el transporte aéreo que desde entonces comenzó a tener auge en Colombia. Quedando de esta manera, el actual canal del Dique solo para transportarle a Ecopetrol* hidrocarburos desde Barrancabermeja hasta las refinerías de Cartagena.

Al analizar un poco la ciudad que impulsó el canal, Cartagena tuvo sus primeros pasos industriales entre 1892 y 1950, mientras en la década de 1920 en los principales centros urbanos del país (Medellín, Cali, Barranquilla, Bogotá) la industria ya se había convertido en un motor importante de la economía local, en Cartagena aún ocupaba un segundo plano. (Meisel, 2009).

El único desarrollo industrial de la ciudad de Cartagena para la época se concentró en unas pocas empresas que surgieron entre 1890 y 1920, muchas de las cuales en 1950 ya no existían. Para entonces el único impulso que tendría la economía cartagenera se concentraba en la actividad portuaria, hecho relacionado directamente con el crecimiento del comercio exterior por el que atravesaba el país. Si se analiza lo descrito, el Canal no ha tenido una repercusión en el auge de la economía de la ciudad de Cartagena ni de la región, caso que sí ocurrió en su mayor repunte en el período de 1890 al 1920 época de apogeo del ferrocarril entre Calamar y Cartagena (Acosta, 2012).

3. Historia del impacto ambiental

Es de gran importancia manifestar que es importante hacer la cronología de las afectaciones ambientales que ha sufrido el canal, pero también aquí se debe historiar las afectaciones que el canal le ha causado a un ecosistema preestablecido mucho antes de la existencia del mismo canal. De tal manera, en los últimos años se ha generado una gran discusión con este desastre ambiental que ha traído nefastas consecuencias, afectando a las antiguas aguas cristalinas de las costas de Cartagena y consigo las especies que la conforman, al igual que la riqueza hídrica de las Ciénagas y los suelos de una gran región en los Departamentos del Atlántico y Bolívar, las que fueron afectadas por los rigores naturales o por la mano perversa del hombre, que día tras día ha demostrado ser capaz hasta de destruir su propia casa, caso que no ha sido difícil evidenciar la intervención antrópica, con las consecuencias que ha dejado el canal de TOTTEN hoy canal del Dique.

Como bien se puede observar en el desarrollo cronológico de las diferentes intervenciones, desde su inicio hasta los días actuales, en consecuencia en el presente trabajo se considera fundamental resaltar la cronología de un desastre ambiental que paradójicamente en vez de intentar detenerlo, siglo tras siglo lograron aumentarlo con el único afán de convertir a gran escala la navegación entre unos cuerpos de agua que naturalmente estaban para comunicación primaria entre campesinos y primeros pobladores de unas pequeñas regiones, como bien lo ha venido afirmando uno de los

* Empresa Colombiana de Petróleo S.A.

más estudiosos del tema, Mogollón (2013), cuya situación también había advertido Lemaitre (1982) en su libro “Historia del canal del Dique”.

Al respecto, Mogollón (2013) se ha manifestado con sus conceptos como son:

Si algún día el Gobierno por consejo, por ejemplo, de un consultor extranjero, resolviera dejar que la naturaleza, escrita así, con N mayúscula y mucho respeto, obrara sin intervención antrópica, la embocadura del canal por Calamar se llenaría de arenas y en poco tiempo dejaría de ser navegable durante los estiajes del río. Estaría corriendo como antaño solo durante las crecientes del Magdalena y el caudal recuperaría su equilibrio Natural.

Dicha situación se plasma evidente cuando se mira las mayores intervenciones que lo convirtieron en el canal que es hoy, realizadas recientemente en el siglo XX, tal cual se vio en las intervenciones señaladas y ahora se vuelve a apreciar en la cronología de la gran afectación ambiental que ha causado este canal en un período determinado en los siglos XX y XXI. De tal manera, los hechos más impactantes para el medio ambiente por consecuencias del canal ocurrieron a partir del siglo XX.

3.1. Cronología de los impactos ambientales por efectos del canal (siglos XX y XXI)

Al hacer una retrospectiva de la vida del canal de TOTTEN, llamado hoy Canal del Dique, se encuentra que este, si se hubiera mantenido como en sus inicios en el año 1650 en forma incipiente, es decir, esa pequeña intervención que hizo a pico y pala el ingeniero Juan Semovilla bajo el mando del Gobernador de Cartagena don Pedro Zapata de Mendoza, desde Calamar tierra adentro hasta llegar al pueblo de Barranca Nueva, jamás hubiera ocasionado uno de los desastre ecológico más grande de la región, producto de las intervenciones hechas al canal en el siglo XX.

3.1.1. Primer impacto (año 1923)

A finales del siglo XIX el presidente Rafael Núñez después de insistir y enfrentar las sedimentaciones incontrolables, prescinde de los intentos por vía acuática, situación que le hace emprender la ferrovía, como medio de comunicación entre Cartagena y el río Magdalena desde Calamar. Ya para entonces, Cartagena había logrado un repunte demográfico y económico que había perdido un siglo atrás. Es así como se origina en 1917 el renacimiento de la vía acuática por el canal nuevamente y se crea la Ley 30 de 1915 y consigo la Junta de Limpia y Canalización del Dique nombrada por decreto presidencial.

De tal manera, después de ver el auge del canal de Panamá, la Cámara de Comercio de Cartagena entra en competencia con los dueños de la ferrovía que se radicaba en la ciudad de Barranquilla quienes también eran dueños de la ferrovía Puerto Colombia-Barranquilla; es allí cuando deciden retomar el canal, situación que tuvo su impulso por

la sociedad cartagenera y los comerciantes privados, los que también querían quitarle el monopolio al transporte ferroviario, que para entonces venían abusando de las excesivas tarifas de transporte y veían en el camino acuático un uso más democrático. Es así como aprovechan las dragas sobrantes o sin uso del canal de Panamá, entre otras, la *Ellicott* bautizada para esos tiempos como la draga “Dique”.

Con ese nuevo reinicio, también ve resuelta la comunicación con el río Magdalena el ingenio azucarero existente en Sincerín, que desde el canal veía mayor distribución del producido de azúcar, con el interior del país. De esta manera se le da continuidad a lo que había dejado TOTTEN; es decir, se retoma desde la ciénaga de Sanaguare, haciendo la contratación en 1922 para posteriormente iniciar los trabajos en 1923 y terminarlos en 1930, logrando dejar el canal con una longitud de 88 kilómetros comprendidos entre Calamar y la ciénaga La Matuna hoy desaparecida. Con esto se le dio inicio a su extinción debido a la sedimentación que al transcurrir el tiempo fue almacenando, quedando para esa época el canal con 270 curvas, un ancho de 35 metros y una profundidad de 2.14 metros, siendo este el momento cuando el canal comunica por primera vez al río Magdalena con la ciénaga La Matuna, en la parte sur en el estrecho Rocha-Correa.

Evento que también ocasionó la colmatación de los caños y ciénagas aledañas, y es allí cuando los grandes cuerpos de agua de constitución salobre y de orillas llenas de manglares sufrieron las consecuencias de las aguas turbias del grandioso río Magdalena. Debido a que más del 90% del recorrido del canal se hace sobre los cuerpos de las ciénagas a las cuales le echaron todo el lodo dañado y contaminado sacado del canal, sedimentos vertidos a los ecosistemas que por cientos y miles de años existían en estos cuerpos de agua.

3.1.2. Segundo impacto (año 1952)

Es en 1952 cuando por primera vez en esta magnitud en un canal de 114,5km, el turbulento río Magdalena llega a las tranquilas aguas cristalinas de la bahía de Cartagena, donde son colmatadas por el nuevo brazo artificial del río Magdalena y es allí cuando el caudaloso río por primera vez tiene dos desembocaduras en el mar Caribe llevando consigo la tarulla, los finos en suspensión y todos los contenidos del agua dulce ocasionando esto un gran impacto desencadenado en una tragedia ambiental, en corto tiempo cambiando de color las aguas azules y cristalinas, colmatando el estero de pasacaballos solo en seis años. Fue tan grande este impacto ambiental que según lo explica Mogollón (2013), en la historia del canal en el siglo XIX solo se removió el 3% de materiales, mientras que en el siglo XX se remueve el 97%, siendo una de las de mayor proporción la de 1952, con las consecuencias desastrosas ya referenciadas.

Ya para 1958 cuando la Junta de Conservación del Dique se da por enterada de la enorme cantidad de sedimento que llega a la bahía de Cartagena, es cuando alertada

por primera vez, tal vez asustada y en pánico, manda abrir por la ciénaga de Matunilla, una salida hacia Barbacoas. Más tarde, para 1961 ordena dragar los primeros cien metros del caño Lequerica, en honor a uno de los miembros de la Junta que había expresado reparos por la situación.

3.1.3. Tercer impacto (año 1981)

La historia de la afectación ambiental ocasionada por este canal ha sido tan compleja que ha contado con situaciones programadas no solo por particulares sino también por las mismas entidades estatales como lo ocurrido en 1981, que sin ninguna mediación ni solicitud de las dirigencias regionales, el gobierno nacional a través del Ministerio de Obra nuevamente amplió, profundizó y ratificó el canal hasta dejarlo solo en 50 curva, como bien se demostró en el cuadro expuesto, con radio mínimo de mil metros, una profundidad de 2,50m y un ancho de 65m.

Según datos registrados entre 1981 y 1984, la firma contratista removió casi la mitad de lo dragado en la historia del canal unos 18.800.000m³, mientras hoy día en la parte inicial tiene un ancho de 120m y en la parte restante oscila en unos cien metros. Estos resultados nefastos Mogollón (2013) los describe así:

Según estudio batimétrico de científicos del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas [CIOH], había avanzado 3,5 kilómetros dentro de la Bahía, de los 6,14 kilómetros que separan a Pasacaballos de los bajos frente a Caño de Loro. Hoy, el avance del delta visible es de 3,62 kilómetros, mientras que el delta submarino se acerca a los 4 kilómetros. Buena parte del sur de la Bahía, en época de invierno, es ahora color 'barro', como el río Magdalena.

Los lodos fluviales cubren, según el biólogo marino profesor Juan Darío Restrepo Ángel*:

Más de ochocientas de las 1.000 hectáreas de praderas submarinas del sur de la bahía, los deltas sedimentarios de los caños de Matunilla y Lequerica ya casi se entrelazan; cubren buena parte del norte de esa bahía y pronto cubrirán su centro.

De tal manera, se considera por los expertos que las rectificaciones y ampliaciones que se le han hecho al canal en el siglo XX han aumentado el caudal en un 400%, claro está que ya más que un canal es considerado un brazo artificial del río Magdalena que va desde Calamar hasta la bahía de Cartagena, con uso casi único de transporte de hidrocarburos de las refinerías de Barrancabermeja y Cartagena.

A lo largo del siglo XX, y más concretamente después de mediados de siglo, la sedimentación suministrada ha destruido grandes ciénagas como la de Palenque y La Matuna; ha sedimentado caños como el estero y las ciénagas de Labarcés y Matunilla. Calculan los versados en la materia que con la enorme ampliación hecha entre 1981 y 1984, donde se multiplicó el canal, los daños ambientales trascienden a

* Ph.D. en Ciencias del Mar, Oceanografía, University of South, Carolina USA.
Docente de EAFIT

incalculables sumas, debido a que son daños a la biodiversidad y los recursos naturales irremplazables. Ha sido tan grande el acelerado vertimiento de este canal hacia la bahía de Cartagena que desde 1923 a 1984 redujo sus curvas de 270 a 30, pasando de una pequeña obra hídrica a un nuevo brazo del río Magdalena, acabando con unos de sus más grandes recursos naturales como son los arrecifes coralinos de las islas del Rosario y Barú, situación que también afirman los autores Pinilla, Gutiérrez y Ulloa (2007) en su documento Estudio de la Reducción de caudales en el canal del Dique.

Fig. 4. En otrora así lucían los arrecifes coralinos de islas de Rosario y Barú



Imagen tomada de: Boletín Red de Desarrollo Sostenible (2015). Revista Ambiental Catorce 6

Bajado de: <https://www.google.com.co/search?q=Bolet%C3%ADn+Red+de+Desarrollo+Sosten>

3.1.4 Cuarto impacto ambiental (año 2010)

Es la más reciente afectación ambiental, la cual modificó de manera vehemente el ecosistema circundante del canal, producto de la alta sedimentación que arrastró la turbulencia del río, provocando el desbordamiento, e inundando al sur del departamento del Atlántico y gran parte del norte del departamento de Bolívar.

Ha sido tan grande el caudal del nuevo canal del Dique, antiguo canal de TOTTEN que el ímpetu y fuerza que produce después de la intervención de 1984 se ha desbordado dos veces, incluyendo lo ocurrido en diciembre de 2010, cuando a la altura del municipio de Santa Lucía abrió un boquete de 214m inundando a los municipios de Campo de La Cruz, Santa Lucía, Manatí, Candelaria, Suan y Repelón en el departamento del Atlántico y San Estanislao, Sopla Viento, San Cristóbal, entre otros municipios del Departamento de Bolívar.

Fig. 5. Medio Departamento del Atlántico inundado por rotura Canal del Dique



Tomado de: Mapa de Revista Semana (dic.15-2010)

<http://www.semana.com/nacion/articulo/medio-departamento-del-atlantico-inundado-ruptura-del-canal-del>

Medio Departamento del Atlántico quedó metido en agua ocasionando tragedia a 175.839 habitantes damnificados* y más de treinta y cinco mil hectáreas solo en el Atlántico, según datos informados por la Gobernación del departamento del Atlántico.

Según lo manifiesta Mogollón (2013), los biólogos marinos estiman que las aguas turbias del río han contribuido en la destrucción cerca del 80% de los corales del Parque Nacional natural Corales del Rosario, estudio que han comprobado profesores de la EAFIT de Medellín y de la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Bogotá. Lo que resulta totalmente preocupante es que esta obra no ha sido ni es una obra sostenible, motivo por el cual se tienen que dragar todos los años. Mogollón (2013) también manifiesta en cifras los metros cúbicos que han sido dragados, unos 34.800.000 para mantener corriente el canal navegable, casi el doble de los 18.800.000m³ que se hizo en la última gran ampliación terminada en 1984.

* Revista Semana (2010). Los efectos de la ola invernal no paran. El número de hectáreas de cultivos inundadas se triplicó en una semana y el boquete del Canal del Dique no logra ser controlado. Los albergues para los afectados no dan abasto. Recuperado de: <http://www.semana.com/nacion/articulo/cifra-damnificados-invierno-acerca-dos-millones/125898-3>

Fig. 6. Estado en que quedaron las poblaciones por el desbordamiento del canal (2010)



Imagen tomada de: Revista Semana (diciembre 15 de 2010)

4. Reflexiones sobre los efectos ambientales causados

Es tan grande el daño hecho a este importante ecosistema, que hay descripciones tan claras y de reflexión, para lo que se parafrasea a Mogollón (2013) cuando expresa que

Si se dejan actuar las fuerzas de la naturaleza, su navegación se haría imposible en menos de un año. Se llenaría de arenas su embocadura en Calamar y de lodos su actual desembocadura en la mitad del sur de la bahía de Cartagena, frente a Mamonal. Y este cierre sería totalmente natural, se podría describir como un regreso a la realidad ambiental del canal; al Dique de antes de 1930 que se tornaba navegable con las crecientes y se “enarenaba” con las sequías.

Una de esas medias verdades que difundieron los intereses de la navegación a lo largo del siglo XX, a veces camuflados en escenarios supuestamente académicos o cívicos, es que el río Magdalena salía al mar, desde hace milenios, por Barbacoas. Pero, nos preguntamos, ¿cuántos miles de años fueron necesarios para que se establecieran en las Islas de Barú y del Rosario, los espectaculares y biodiversos arrecifes coralinos que merecieron que se les declarara en 1977 Parque Nacional Natural? Porque los corales, para existir y prosperar requieren salinidad plena y aguas cristalinas tropicales sin nutrientes y de total transparencia. Solamente así opera el milagro de la fotosíntesis de las algas simbióticas del coral. Los arrecifes coralinos toman miles de años en establecerse, en madurar y prosperar. Por esta misma razón, no hay corales cerca de las desembocaduras de los ríos tropicales de alta turbidez, como el Magdalena, el Orinoco o el Atrato.

También describe Mogollón (2013) que el profesor Restrepo Ángel afirma que el río Magdalena es el que transporta más sedimento por km² en América del sur. Transporta por unidad de área casi 3.3 veces más que el Amazonas; 3.7 veces más que el Orinoco; y 18.66 veces más que el Paraná. Y en ese orden, en los anteriores siglos

y milenios el río Magdalena desembocaba solo por bocas de cenizas en Barranquilla y después de 1952 arroja gran parte de sus aguas también a la bahía de Cartagena.

Conclusiones

Después de conocer la historia de intervenciones y del impacto ambiental que este canal artificial ha generado, se concluye con esta evidencia que en gráficas se palpa. Nada más cierto que la ambición y la falta de conciencia del hombre en cuanto a la defensa del planeta tierra se refiere, lleva a cometer estas hecatombes difíciles de recuperar; y en la reflexión se va más allá, manifestando que la construcción de este canal fue un error, que debió ser remplazado por otra vía de comunicación como bien lo intentaron con el ferrocarril en 1923. Por ahora, solo toca en primera instancia ambientar y concientizar a la población afectada, en cuanto a la defensa de los recursos naturales de esta región conformada por el mar Caribe, las ciénagas y suelos que la componen. Todo ello es defender el complemento del mismo ser humano.

En segunda instancia, se hace necesario emprender una campaña nacional e internacional en defensa de la vida, porque defender los ecosistemas naturales, es defender el planeta que es igual a defender la vida. Por estos motivos, habría que exigir a la institucionalidad una legislación especial para el tratamiento del canal artificial y, por supuesto, a la bahía de Cartagena, que al fin y al cabo ha sido la más afectada. Ley que debe quedar perenne en la historia, porque transcurrirán cientos de años (si es que no se termina destruyendo lo que queda), para volver a restablecer la vida de los arrecifes y coralinos que otrora tenía la bahía de Cartagena.

Pero si en verdad todavía se quiere practicar la conservación del planeta, la construcción de una nueva ferrovía que comunique al río Magdalena con la ciudad de Cartagena, haría que escribir otra página en esta porción del planeta tierra y, con toda seguridad, sale más económico que dragar continuamente el canal. Pasarían muchos años, pero llegaría el día en que la bahía de Cartagena conseguiría su ecosistema natural.

Referencias

- Acosta, K. (2012). Cartagena entre el progreso industrial y el rezago social. Documentos de trabajo sobre Economía Regional, No.178, 64p., diciembre. Banco de La República. Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) Cartagena. Recuperado de:
- Fajardo Barragán, A. (2013). Los inicios de la navegación por el río Magdalena en el período colonial: La boga indígena de los siglos XVI y XVII. Revista Credencial Historia 284. Recuperado de:
- <http://www.banrepultural.org/blaaavirtual/revistas/credencial/agosto-2013/>
- Hettner, A. (1976). Viajes por Los Andes Colombianos -1882-1884. Biblioteca Banco de La República. Colombia. Recuperado de:
- http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/dtser_178.pdf
- http://books.google.com.co/books/about/Historia_del_Canal_del_Dique.html?
- Lemaitre Román, E. (1982). Historia del canal del Dique: sus peripecias y vicisitudes. Canal Ramírez - Antares, 1982 - 64 p. Recuperado de:
- Meisel Roca, A. (2009). ¿La isla que se repite? Cartagena en el censo de población de 2005. En: Cartagena, entre el progreso industrial y el rezago social. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional No.178. Recuperado de:
- Mogollón Vélez, J.V. (2013). Crónica de una costosa tragedia. El Canal del Dique, historia de un desastre ambiental. Bogotá: El Áncora Editores, 197 p. Recuperado de: <http://canaldeldique.com/anexos/rodriguez.pdf>
- Pinilla A., Duarte Coy, J., Vega Mora, L. (2010). Revista Acta biol. Colombia. Vol. 15(2). Bogotá Mayo/Aug. Departamento de Biología, Universidad Nacional de Colombia.
- Pinilla, G., Gutiérrez, Á., Ulloa, G. (2007). Estudio de la reducción de caudales en el canal del dique. Efectos ecológicos de la derivación de aguas y sedimentos hacia la bahía de barbacoas, p.42.
- Revista Catorce 6. (2015). Boletín Red de desarrollo sostenible. Recuperado de: <https://www.catorce6.com/>

El Lenguaje de patrones en los espacios abiertos: plazas de la Parroquia Bolívar de Maracaibo

Luz Mely Rivas*

RESUMEN

El propósito de esta investigación fue determinar el lenguaje de patrones en los espacios abiertos: plaza, de las cuales se analizó los estilos arquitectónicos presentes así como los patrones de comportamiento, funcionalidad y espacialidad de los mismos, reflejando la adecuación de estos espacios a los usos existentes; para lo cual se empleó una metodología descriptiva, no experimental de diseño transaccional con información de campo, aplicando técnicas de observación directa y documental. Los resultados apuntaron al estudio de tres categorizaciones de plazas, según los usos y comportamientos de los usuarios junto la respectiva interpretación de los análisis perceptivos ambientales vinculados al entorno, de las plazas de la Parroquia Bolívar ubicadas en el área del casco central, las del sector Avenida El Milagro y las del sector Veritas. Los aportes de esta investigación, se centra en la búsqueda de establecer un lenguaje de patrones, para el adecuado diseño de estos espacios.

PALABRAS CLAVE: Espacios abiertos, patrón, lenguaje de patrones, plazas, percepción ambiental.

* Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad del Zulia.

Pattern language in open spaces: squares of Bolívar Parrish in Maracaibo

ABSTRACT

The purpose of this research was to determine the language of patterns in open spaces: square, from which actual architectural styles were analyzed, as well as spatiality functionality and behavior patterns of them. Hence, it reflects the adaptation of the usage to these spaces. A descriptive, non experimental methodology was applied with a cross-sectional design and field information. Direct observation and documentary techniques were applied. Results pointed to the study of three categories of square, according to uses and behavior of users, along with the corresponding interpretation of environmental perceptual analyzes linked to the environment of the squares at the Bolívar Parrish, located in the downtown area, El Milagro avenue sector and those of Veritas sector. The contributions of this research deal with looking for establishing a language of patterns in order to properly design these spaces.

KEYWORDS: open spaces, patterns, language of patterns, squares, environmental perception.

Introducción

Los espacios urbanos son considerados espacios al aire libre que se encuentran entre las edificaciones y permiten la comunicación, circulación e interacción social de los habitantes dentro de un lugar público, semipúblico o privado donde las sociedades realizan actividades importantes de su vida cotidiana, derramando de manera representativa los hechos pasados, presentes y futuros que marcan la historia de las ciudades. Las constantes transformaciones son características esenciales que pueden ser diseñados y planeados para cumplir una función específica con el pasar del tiempo, las necesidades y demanda de los habitantes van cambiando, por lo que es inevitable realizar modificaciones que se adecuen a los nuevos usos y actividades a desarrollar.

Sin embargo, restituir los espacios deteriorados de las áreas urbanas de las ciudades, viene a hacer un componente para renovar las condiciones óptimas hacia el equilibrio socio-económico de las comunidades, logrando calidad de vida mediante elementos técnicos, económicos y sociales; reconvirtiendo los espacios en nuevas áreas que le devuelvan su verdadero sentido de pertenencia. Podría decirse que el crecimiento de las ciudades se crea de manera espontánea, a través de un crecimiento natural correspondiente a las necesidades de los nuevos habitantes. Considerando que esos cambios provocan espacios sin identidad más próximos de responder a las necesidades de máquinas que de personas, lo que conllevaba a su inevitable deterioro urbano.

Hasta el momento nos hemos abrumado con reglas, conceptos e ideas de lo que debemos hacer para levantar un edificio o una ciudad y nos hemos convencido de que debemos trabajar dentro de un “sistema” y con “métodos”, pues creemos que sin ellos nuestro entorno se hundirá en el caos. Los tratados en los argumentos del modernismo en recuperar una arquitectura social, en base a las necesidades de cada contexto y su memoria frente a un diseño limitado por reglas sistematizadas, provocan espacios indiferenciados haciendo posible la participación de los actores sociales, que se verán influenciados por el edificio o los espacios urbanos, centrando sus premisas en el crecimiento y el diseño de comunidades no planeadas o sin arquitectos; dando respuestas óptimas a los problemas específicos de la ciudad, buscando mantener los rasgos culturales, según cada caso .

Sin embargo, todo tipo de diseño, se asienta sobre la experiencia según la sociedad vaya evolucionando, sin contar con saltos cualitativos provocados por los agentes externos a ella. Hoy por hoy estas ideas tienen vigencia en la arquitectura contemporánea donde el apoyo de las herramientas digitales, argumentan un aumento en la complejidad en los diseños de edificios, no obstante se encuentran desvinculados de una sociedad en constante transformación, que no parece ser pasajera sino propia de toda comunidad que tiende a responder nuevos patrones de diseños.

Así mismo, las plazas como espacios abiertos, son áreas fundamentales de encuentro y esparcimiento entre los habitantes dentro de la ciudad, donde se vierte una gran carga de simbolismos, pues también son elementos de identificación entre las sociedades, permitiendo una amplia gama de actividades y usos espaciales. Surgen como resultado de las estructuras urbanas así como las limitantes físicas naturales en torno a un espacio al aire libre delimitado, cuyas dimensiones y forma pueden ser muy variadas, sin duda representa una gran complejidad para su análisis. Considerada como la máxima representación de los Espacios públicos abiertos o libres, frecuentemente tratado como área recreativa, pasa a ser de uso colectivo, pues se destina para el uso cotidiano y de servicio o soporte, para eventos públicos, convirtiéndose por excelencia en el lugar de encuentro y reunión, donde el ciudadano ejerce la apropiación del espacio o del lugar conocido como la ciudad (Briceño, 1999).

1. Propósito del estudio

La arquitectura ha tenido un sin número de exponentes y de nuevas tendencias influenciadas por la globalización y de las nuevas tecnologías sobre todo en las últimas décadas, y esta se ha ido desarrollando conforme con las necesidades de las sociedades, sus modos de vida y su cultura, al mismo tiempo basada en algunos casos en los nuevos conocimientos de la ciencia. La actual situación socioeconómica, marcada por los progresos tecnológicos de los últimos años y el estallido demográfico y urbano, presentes en nuestras ciudades resiste dos grandes argumentaciones. Por una parte el cambio climático procedente de la sobreexplotación de los recursos y

energías no-renovables, y por otra, la pérdida de las identidades y procesos culturales específicos provocada por la globalización. Ante esta situación, diversos autores plantean numerosos temas relacionados con las tecnologías y la nueva sociedad para dar respuesta a la situación actual.

Sin embargo, se han establecido relaciones entre la arquitectura con las nuevas ciencias tecnológicas, y por consiguiente se ha reflexionado sobre la complejidad que representa los proyectos arquitectónicos, donde permitan el habitar de los espacios, a raíz de estas concepciones teóricas, que han generado infinidad de perspectivas para garantizar no solo la habitabilidad de las edificaciones, sino el buen desempeño de las mismas en el contexto urbano y ambiental. El diseño representa una propuesta a una solución de un problema que viene a formar parte de un hecho arquitectónico, que conlleva a determinar una interpretación del espacio en un contexto determinado. Donde un patrón define una posible solución correcta para un problema de diseño dentro de un contexto dado, describiendo las cualidades invariantes de todas las soluciones. (Alexander 1999).

Según C. Alexander, un patrón de diseño resulta ser una solución a un problema de diseño. Para que una solución sea considerada un patrón debe poseer ciertas características. Una de ellas es que debe haber comprobado su efectividad resolviendo problemas similares en ocasiones anteriores. Otra es que debe ser reutilizable, lo que significa que es aplicable a diferentes problemas de diseño en distintas circunstancias. Las teorías del autor logran aproximarse a una definición de arquitectura humana, a través del uso de patrones de acontecimientos o patrones vivos como él mismo decía.

Así mismo, dentro de las soluciones planteadas se encuentran cómo se deben diseñar ciudades y dónde deben ir las perillas de las puertas. Así mismo un patrón de diseño, viene a ser el resultado para la solución de un problema en el área o campo específico, lo que significa que se puede aplicar a diferentes problemas de diseño en distintas circunstancias, de tal manera que se puede emplear varias veces sin repetirse, siempre que estos estén relacionados entre sí y organizados en estructuras lógicas o estructuras intuitivas, según sea el caso.

Se puede decir, que el estudio basado en su libro un “lenguaje de patrones” por el autor se crea un movimiento llamado *Pattern Language* (1977), la cual consiste en que cada ciudad y todo edificio están formados por ciertas entidades llamadas patrones, que surgen de ciertos procesos combinatorios. Fundamentalmente son como lenguajes, enfocados en la ciencia para comprender el mundo físico y emplean la tecnología solo como una herramienta más. Este lenguaje de patrones está orientado para originar una estructura viviente, y crear de esa forma una arquitectura que se conecte con la sensibilidad humana (Salíngaros 2004).

Con respecto a lo anteriormente mencionado, Alexander en su texto “El modo

intemporal de construir” expone, que se trata de un proceso a través del cual el orden de un edificio o de una ciudad surge directamente de la naturaleza interna de la gente, los animales, las plantas y las materias que los componen, lo que permite que la vida interior de un individuo, de una sociedad, o una ciudad florezca abiertamente en libertad. Así mismo afirma que estos lugares poseen una cualidad “viviente” en la medida de la habitabilidad que posean, generando así los patrones de acontecimientos, es decir que el carácter del lugar viene dado por los acontecimientos que allí ocurren, de tal forma, lo que cuenta en un edificio o en una ciudad no es su forma exterior o su geometría, sino los acontecimientos que en esta se generen. Todos estos patrones de acontecimientos van a depender de la cultura. (Alexander 1981).

Adicionalmente explica el autor, que el patrón total, es el espacio y acontecimientos juntos en un elemento cultural. Pues es inventado por la cultura, transmitido por la cultura y está meramente anclado al espacio. Es decir los patrones varían de lugar a lugar, de cultura a cultura, de época en época. Pero aun así, en cada época y en cada lugar, la estructura de nuestro mundo está dada, por una serie de patrones que se repiten una, otra y otra vez. De tal forma, los patrones que conforman los edificios y las ciudades pueden estar vivos o muertos, pero, en la medida en que estén vivos dan rienda suelta a nuestra fuerzas internas y nos liberan; en el caso de estar muertos nos encadena al conflicto interior, lo que quiere decir que los espacios arquitectónicos y urbanos son capaces de satisfacer emocionalmente a los habitantes al contribuir a su pleno desarrollo o por el contrario, pueden generar desequilibrio emocional y todo lo que esto conlleva.

En tal efecto la secuencia de varios patrones forma un lenguaje, puesto que cada patrón debe indicar su relación con otros y con el lenguaje entre sí. La teoría de Christopher Alexander logra aproximarse a una nueva definición de arquitectura, a través del uso de patrones de acontecimientos o patrones vivos como él mismo los denomina, vistos estos como las soluciones a cualquier problema de diseño, viene a ser el resultado para la solución de un problema en el área o campo específico, lo que significa que se puede aplicar a diferentes problemas de diseño en distintas circunstancias, de tal manera que se puede emplear varias veces sin repetirse.

En tal sentido, el tema de investigación se centra en el estudio de estos generadores de espacios, cuyas condiciones favorezcan un buen diseño permitiendo una solución clara y eficiente. Así mismo, las plazas son los espacios abiertos más comunes y presentes en la estructura urbana luego de las calles, ya que representan el lugar preferido por los ciudadanos para el encuentro, el disfrute y el esparcimiento de estos con la ciudad, permitiendo la apropiación del usuario con diversas actividades.

Además el deterioro urbano de nuestras ciudades, ha generado una imagen negativa de estos, ello debido a la ineficiencia de los servicios básicos, junto a la inseguridad, así como la carencia de una infraestructura urbana coherentes, debido a la ausencia

de políticas públicas vinculadas con un desarrollo urbanístico sostenible, que permita una mejor percepción de la ciudad que deseamos vivir a futuro ,con espacios abiertos seguros, confortables, legibles, amigables con los ciudadanos y sobre todo aptas para su disfrute.

Así pues la imagen urbana depende de la percepción , en la opinión de Stanton(1992) “es la forma en la cual el sujeto recoge, procesa e interpreta la información que procede del entorno”. Además la mayor dificultad para la formación y medición de imágenes, sería su origen, la cual está basada en la información que el sujeto tiene(subjetividad) y la cual interpreta de diferente manera un grupo de personas,pues depende de las distintas percepciones generadas por el entorno (Briceño y Gil, 2002).

Por ello cabe preguntar, ¿Será necesario analizar la percepción visual de los espacios abiertos: plazas de la Parroquia Bolívar de la ciudad de Maracaibo y así establecer un lenguaje renovado de patrones para un diseño urbano coherente con la dinámica propia de las ciudades del siglo XXI? ¿Cómo debería enfocarse el diseño de los espacios públicos: plazas desde la perspectiva ambiental?. En función de la inquietud presente se formula los objetivos de investigación que conducen el estudio, estos son:

Objetivo General:

Analizar un enfoque hacia un lenguaje renovado de patrones en los espacios abiertos plazas; desde una percepción ambiental de la Parroquia Bolívar de la ciudad de Maracaibo.

Objetivos Específicos:

1. Determinar los lenguajes de patrones en los espacios abiertos: plazas de la Parroquia Bolívar de la ciudad de Maracaibo.
2. Establecer los criterios funcionales que diferencian los lenguajes de patrones en los espacios abiertos; plazas en la Parroquia Bolívar de la ciudad de Maracaibo.
3. Estudiar la Imagen Urbana de los espacios abiertos: plazas de la Parroquia Bolívar de la ciudad de Maracaibo.
4. Definir la percepción Ambiental de los espacios abiertos: plazas de la Parroquia Bolívar de la ciudad de Maracaibo.

Cabe resaltar que toda indagación debe generar aportes al conocimiento, en este caso se busca, abarcar la línea de investigación del área urbana referida a los espacios públicos abiertos, que tiene como elemento fundamental y representativo las plazas, como áreas para el encuentro, así como el disfrute de los ciudadanos. Así mismo cabe destacar la ausencia, de las condiciones requeridas de infraestructura en estos espacios

tales como las áreas verdes, el alumbrado, el equipamiento y el mobiliario, entre otros, situación está propicia para diagnosticar el deterioro de la imagen urbana que estos proyectan en la actualidad, para luego definir los patrones renovados del lenguaje de dichos espacios, puesto que inciden al establecer las pautas empleadas en su diseño, así como la vigencia o pertinencia en el tiempo de los mismos.

Por lo que respecta a la justificación, desde el punto de vista social, los espacios abiertos centran su atención al estudio de la apropiación de estas, por parte de los ciudadanos generando así sentido de pertenencia e identidad, de los individuos con su entorno, permitiendo además la identificación de estas dentro de las ciudades, por otra parte se encuentra asociado a una visión psicológica, debido a la participación del individuo desde la subjetividad propia de la percepción visual de su entorno, con la cual luego establece su propia realidad, ajustándolo a su contexto y generando así un significado, para luego validar este como símbolo,

Así mismo en esta investigación, se trata de abordar la temática vinculada con el campo o área de estudio de los arquitectos, así como de paisajistas y urbanistas quienes están llamados a participar de forma activa y protagónica, en los análisis de los paisajes urbanos de sus ciudades, para integrar el ambiente a sus proyectos, fusionando de forma efectiva al hombre con su contexto al hacerlo consciente, de la importancia de la sustentabilidad del medio ambiente que le rodea, todo ello logrado a través de una adecuada ejercicio profesional reflejado en la imagen urbana.

Para finalizar, este trabajo está realizado en el ámbito geográfico correspondiente a los espacios públicos abiertos: plaza en el Municipio Maracaibo del Estado Zulia, donde se tomó como caso de estudio específicamente la parroquia Bolívar, la cual cuenta con doce(12) plazas; esto debido a lo extenso de la ciudad de Maracaibo, la cual consta de 18 parroquias con variadas tipologías urbanas consolidadas, constituidas con una morfología uniforme en la mayoría de su superficie con algunas excepciones

2. Metodología empleada

Para la realización de este estudio fue necesario un conjunto de procedimientos, además de una manera de distinta de observar y percibir los espacios estudiados, creando nuevas formas de comprender los hallazgos, para fundamentarlos en datos reales y reflejarlos teóricamente para establecer la validez de la metodología cualitativa, a través de la teoría fundamentada. Según Strauss y Corbin (2002), esta teoría procede de datos sistematizados y analizados a través de un proceso de investigación que permite descubrir o generar una teoría, donde se sintetiza la evolución del estudio.

El presente estudio es de tipo descriptivo; pues se realizó una representación de los espacios abiertos: plazas, perteneciente a la Parroquia Bolívar, consecutivamente se procedió a describir lo observado por medio de un diagnóstico y unos análisis de las plazas sujetas a investigación. Los estudios descriptivos acuden a técnicas específicas

en la recolección de la información, como la observación directa y documental, puesto que para el diagnóstico de los patrones espaciales, estéticos y de comportamiento, en las plazas fue necesario revisar documentos técnicos, físicos y virtuales, así como manuales, archivos presentes en la Alcaldía u otros trabajos de investigación basados en criterios de confiabilidad. Todo esto se hizo para recolectar información y bases teóricas que permitieran sustentar el desarrollo del estudio.

Además la investigación se define dentro de la modalidad de Proyecto Factible de campo. Esto permitirá un conocimiento más a fondo, para lograr así entender su naturaleza y factores constituyentes puesto que se recoge la información directamente en el lugar donde acontecen los hechos, es decir en los espacios abiertos: plazas de la parroquia Bolívar de la ciudad de Maracaibo, ya que para recolectar la información acerca de los espacios en estudio, resultó necesario estar presente en el sitio de tal forma que fuese posible observar el fenómeno.

Uno de los aspectos fundamentales y determinantes de los alcances de toda investigación será la delimitación de la **población del cual se pretende obtener** información respecto a la situación en estudio, así como para quienes sería válidas las recomendaciones y conclusiones que se pueden generar.

En este orden de ideas para Arias (2006), la población es el universo de la investigación, sobre el cual se pretende generalizar los resultados. Está constituida por características o estratos que le permiten distinguir los sujetos, uno de los otros. Se incluye en ésta, la totalidad de los sujetos, objetos, fenómenos o situaciones que se desean investigar. En este sentido la población objeto de interés en la presente investigación, está conformada de la siguiente manera, como se muestra a continuación:

Tabla 1. Lista de Plazas de la Parroquia Bolívar.

N°	Nombre	Plaza	Parque	Ubicación
1	Ana María Campos	X		Av, 2 El Milagro
2	Adolfo D'Empaire	X		
3	Plaza Bolívar	X		Calle 95 con Av4y5
4	Francisco E. Bustamante	X		Calle 95 con Av,5
5	Plaza Baralt	X		Calle 99
6	Francisco de Miranda	X		Av, 2 con Padilla
7	Cristóbal Colon	X		Av, 2 con Libertador
8	Del Libro	X		Av. 7 Las Veritas
9	Valerio Toledo	X		Av 9 Las Veritas
10	Sucre	X		Av, 2 El Milagro
11	Rafael Urdaneta	X	X	Av, Padilla
12	Paseo Monumento. La Chinita	X		Calle 95

(2007)

Fuente: Atlas De Mcbo

Como se observa en la tabla anterior, la cual refleja el tamaño de la población del caso en estudio, debido que la ciudad está constituida por 18 parroquias, con una superficie total de 392,8 Km², por ello se toma como muestra representativa la parroquia Bolívar, la cual ocupa tan solo 3 km², lo que representa el 0.75% de la superficie según datos del Atlas de Maracaibo (2007) en el que se puede apreciar con facilidad la muestra, así como definir y enumerar los elementos que conforman dicha población, puesto que no se puede trabajar con todas las unidades de análisis, motivo por el cual la muestra y la población empleada es la misma, puesto que el número de sujetos en estudio es pequeño y así garantiza una mayor confiabilidad en los resultados en la investigación.

Por otra parte, Arias (2006) señala que los diseños no experimentales implican, ausencia de manipulación de los eventos explicativos y una mínima posibilidad de control por parte del investigador. Tomando en cuenta a las consideraciones anteriores, la investigación no experimental corresponde totalmente con el diseño de la investigación, puesto que los comportamientos de los usuarios de los espacios públicos: plazas del caso en estudio, fue observado y analizado en el sitio sin manipulación alguna por parte del observador.

En otro orden de ideas, Hernández, y col. (2006) indican que los diseños transaccionales, recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su

propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado. Es similar a tomar una fotografía de algo que sucede. De acuerdo a lo anterior, esta investigación no experimental es del tipo transversal, debido a lo explicado en la definición anterior, ya que se indagó la incidencia de usos en un solo período, sin la intención de manipular el entorno o intermediación de ninguna naturaleza.

CUADRO 1. RESUMEN DEL MARCO METODOLÓGICO.

TIPO DE INVESTIGACIÓN	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	METODO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS	INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS
DESCRIPTIVA NO EXPERIMENTAL DE FASE ANALÍTICA.	DOCUMENTAL DE CAMPO/ TRANSACCIONAL	OBSERVACIÓN DIRECTA	ENCUESTA PLANOS
		REGISTRO FOTOGRÁFICO	FOTOGRAFÍAS VISITA AL SITIO

Fuente: Rivas 2016.

3 Análisis de los resultados

3.1. Fase de desarrollo del estudio

En función de los objetivos específicos se realizó una serie de actividades, enmarcada en compilar la mayor cantidad de información concerniente a las características propias de cada objetivo específico, planteado realizada en las plazas que conforman la Parroquia Bolívar, a usuarios escogidos al azar para posteriormente vaciar los datos y así obtener una síntesis de cada espacio en estudio, cuyos datos recopilados conformarían la base para la discusión de los resultados.

Luego de efectuar el levantamiento de fotografías de los espacios estudiados, para obtener un registro fotográfico confiable, el cual permitió obtener información, para realizar un análisis del contexto inmediato de las plazas, de los usos, así como el comportamiento y las características de los usuarios, las características formales, funcionales, espaciales y ambientales presentes en ellas.

Finalmente se completó la información en las fichas de resumen, vaciando los datos en cuadros síntesis, dónde se describió aspectos como tipología de espacios(plazas), la forma que presenta el espacio (regular e irregular), el color predominante (cálidos o fríos), dentro de la variable ambiental si estos espacios presentan árboles o arbustos, en relación a la variable funcional destaca, los usos predominantes de las edificaciones alrededor de estos espacios(religioso, cultural, comercial, entre otros) y si presentan usos complementarios, en algunos casos(educativos, asistencial, institucional), los accesos que definen el espacio en estudio(vehicular y peatonal), si el espacio en estudio se encuentra ubicado en una calle o avenida (determina la accesibilidad) y la tipología arquitectónica predominante(tradicional o moderna).

CUADRO 3. FASE 2. PLAZAS DEL GRUPO A.

1	MONUMENTO DE LA CHINITA	Conocida antes como el Paseo Ciencias.	Estilo Revival contemporáneo.	Remodelada en última década incluye mobiliario neoclásico.
2	PLAZA BOLÍVAR	Antigua Plaza Mayor, llamada así a partir de 1901.	Estilo Moderno. Última remodelación 1970.	Declarado Patrimonio de la ciudad.
3	PLAZA CRISTÓBAL COLÓN	Denominada en honor al navegante genovés.	Estilo Neoclásico.	Posee visuales al Lago.
4	PLAZA BARALT	Antigua plazuela del Convento de la orden Franciscana	Estilo Neoclásico.	Declarado Patrimonio de la ciudad.

3.2. Fase de discusión del estudio

Esta corresponde a la síntesis de la fase anterior, del cual destaca la categorización de las plazas en grupos, enumeradas, en el cuadro 3, como el grupo A: El Sector del Área Central, conformada por las plazas Monumento, Bolívar, Cristóbal Colón y Baralt. Se consideró las actividades propias del contexto de estas, observándose mayor uso de ellas durante las horas del día, hasta las 5 pm hora que cesa la actividad comercial en el sector.

Exceptuando la plaza Baralt y la plaza el Monumento los fines de semana se observó mayor frecuencia de uso durante el día sábado, por el flujo comercial del sector. Cabe destacar La plaza Bolívar, la cual solo es empleada los fines de semana para actividades comunitarias o políticas, de resto su frecuencia de uso mayor se situó los días de semanas y finalmente, la plaza Colón mayormente empleada durante el día como parada de transporte público por estar allí establecidas varias rutas de microbuses y autobuses.

Además durante la remodelación de la plaza Monumento, se sustituyó los árboles frondosos de sombra presentes en el llamado antiguo Paseo Ciencias, por arbustos ornamentales aumentando la incidencia solar, disminuyendo la calidad térmica. También poseía a lo largo de su extensión obras de arte de reconocidos artistas, sobre todo con tendencia del Arte cinético, característicos del movimiento Moderno, desaparecidas para dar paso a fuentes de agua, carentes de mantenimiento y convertidas en áreas sin atractivos.

Luego se observó la plazas del grupo B ubicadas en la cercanía de la avenida El milagro estas son: Sucre, Miranda (ambas ubicadas al lado derecho e izquierdo del Hospital Central), Ana Campos (ubicada en medio de la avenida milagro) y Urdaneta

(ubicada en Avenida Padilla), las primeras utilizadas como paradas de transporte público durante el día y por las noches su uso es prácticamente nulo. La plaza Ana M. Campos no se aprovecha como plaza debido a su ubicación puesto que es invisibilizada por la vialidad. Por último tenemos, La plaza Urdaneta la cual es realmente un parque, por lo variado de sus infraestructuras (posee anfiteatro, fuentes, áreas de permanencias, entre otros) y es usada por los habitantes del sector sobre todo en horas de la tarde, su frecuencia de uso aumenta considerablemente los fines de semana.

Por último las plazas que conforman el grupo C, son las ubicadas alrededor del antiguo Hospital de Niños, estas son: Adolfo D'empere, Francisco Bustamante y del libro (llamada así por poseer un libro vaciado en concreto) y Valerio Toledo (antes llamada del obrero), la primera es empleada por los usuarios del hospital, tiene en buen estado sus instalaciones, la Del libro (diagonal a cepillados Jesús Ríos), es actualmente el área residual de unas viviendas y la plaza Bustamante (ubicada detrás del museo Urdaneta), es el producto del cambio de sentido vial, ambas se encuentran deterioradas y con deficiencias en la infraestructura producto abandono y del vandalismo. La plaza Toledo está ubicada a un lado de la plaza Urdaneta, es la más empleada por los vecinos del contexto, quienes se encargan de su mantenimiento y limpieza.

Cabe destacar, como excepción el estado de algunas plazas cuyo deterioro, producto de la desidia de los organismos oficiales, junto al abandono de los usuarios de los espacios por causa de la inseguridad y el vandalismo no validarían esta teoría, debido a la carencia de elementos de infraestructura, tales como iluminación adecuada, abundante árboles de sombra, mobiliario urbano que faciliten el uso adecuado de estos espacios para lo cual fue diseñado, sumado a estos los nuevos usos asignados a lo largo del tiempo tales como: parada improvisadas de transporte público (Plazas Cristóbal Colón, Sucre, Miranda) o rehabilitaciones viales que las reducen a ser residuos urbanos viales (Francisco Bustamante, Del Libro y Ana M. Campos).

Consideraciones Finales

En el estudio de estas plazas, se observa el predominio del estilo denominado tradicional, es decir el estilo Neoclásico empleado frecuentemente como patrón estilístico de diseño arquitectónico desde el siglo pasado, tenemos como caso llamativo la plaza Monumento la chinita remodelada en la década del 2000 realizada en los espacios del antiguo Paseo Ciencias, esta presenta un mobiliario urbano característicos del estilo neogótico, tales como las bancas y luminarias, convirtiendo la plaza contemporánea en un revival neoclásico.

Cabe destacar la plaza Cristóbal Colón la cual posee visuales al lago, pues solo tiene edificaciones hacia el noreste (Actual edificio traky antiguo sector la ciega), y el resto de sus fachadas son libres, ya que se encuentra el terminal portuario al sureste y las avenidas 100 Libertador y Av. 2 el Milagro al suroeste.

Además se encuentra la Plaza Baralt, mirando hacia las orillas del lago, obstaculizadas por la Avenida Libertador, fue nombrada patrimonio de la ciudad debido a la riqueza estilística neoclásica presentes en sus edificaciones, cuenta con el primer rascacielos de la ciudad el cual data de 1925 la botica nueva, espacialmente ubicada en las Av. 6 , 7 y entre las calles 96, 97,98 y 99(antes Calle Comercio), hoy posee solo paso peatonal en gran parte de su extensión excepto las calles 96 y 97 en sentido de este a oeste. Así constituyen las plazas Baralt y Colón, los espacios con visuales o conexión al lago, en ambos espacios no aprovechan las visuales, ni las bondades propias de su ubicación privilegiada.

En lo referente, a las plazas del Sector Avenida El Milagro ubicadas a lo largo de la vía, como plaza Sucre, Miranda y Ana María Campos, presentan poco atractivo para el usuario en cuanto a infraestructura urbana, así como la vegetación adecuada para incentivar el uso de sus espacios y garantizar un confort térmico adecuado. Por lo contrario la plaza Urdaneta presenta un adecuado uso, pues ofrece calidad térmica en sus variadas áreas, con vegetación variada y extensa fue rearborizada recientemente, presenta además pérgolas de concreto de extremo a extremo del parque, fuentes, espejos de agua (funcionan en determinadas temporadas), garantizando microclimas y áreas climatizadas para sus usuarios.

En conclusión, los espacios abiertos: plazas validan la teoría de Alexander sobre los patrones de acontecimientos, que se encuentran unidos al espacio por los patrones geomorfológicos, estilísticos y las conductas de los usuarios por medio de los patrones de comportamiento, pudiendo ser diferentes según las épocas, dando respuesta a cada caso, sin repetirse, ya que reflejan la identidad de los habitantes del sector, así como el apego de los usuarios a estos, pues generan la apropiación hacia el espacio, traducidos en el sentido de pertenencia e identidad con el lugar o contexto. Esta idea se encuentra de forma cierta, reflejada en la Plaza Urdaneta así como la plaza Valerio Toledo, donde los vecinos del sector se reúnen en horas de la tarde, para reunirse, caminar, jugar y disfrutar de tiempo de ocio, empleando el espacio como extensión de su casa, como si fuese el patio y lo consideran como parte de ellos.

Referencias

- Alexander, Christopher (1981). Lenguaje de patrones. Ediciones G.Gili (Edición original en Inglés:A patterns of language. 1977).
- Arias, Fidas (2006). El proyecto de Investigación. Caracas. Editorial Episteme UCV. Caracas Venezuela.
- Briceño, Mórela (1999). La Percepción Visual y la Identidad formal de los objetos del Espacio Urbano. Análisis de la Parroquia El Llano del Municipio Libertador del Estado Mérida. Mérida. Venezuela. Tesis de Maestría en Diseño Urbano. FAAOLA.
- Briceño, M. y Gil B. (2002). Calidad Ambiental de la Imagen Urbana *Fermentum*. Mérida. Venezuela. Año 13. No 38. Septiembre_Diciembre.

- Fuenmayor, W. y Strauss, E. (2007). "Atlas de Maracaibo" Síntesis social, histórica, cultural y geográfica. Editorial Plano.
- Gallion, A y Ersner, S.(1989). "Urbanismo, Planificación y Diseño". Editorial CECSA.
- Goyoaga, Fernando (1999). La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana: el caso Maracaibo. Instituto de Investigación de Arquitectura y Sistemas Ambientales ISA. Facultad de Arquitectura .CONDES, La Universidad del Zulia. LUZ
- Hernández J, Fernández, M. y Baptista (2006). Metodología de la Investigación .Editorial McGraw Hill. Colombia.
- Lynch, Kevin (1992). La buena Forma de la ciudad. Editorial Gustavo Gili. Barcelona .España.
1982. La Imagen de la ciudad. Edición Infinito. Buenos Aires. Argentina. (Edición original en inglés 1966).
- Martínez, C y De la Rivas, J. (1990). Arquitectura Urbana. Elementos de teoría y diseño. Librería Bellisco. Madrid.
- Moles, A. y Rohemer, E.(1990). Psicología del espacio. Editorial Planeta. Círculo de lectores. Barcelona. España.
- Rapoport, Amos (1978). Aspectos Humanos de las Formas Urbanas. Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales con el Diseño de las Formas Urbanas. Editorial Gustavo Gili. Barcelona. España.
- Salingeros, Nikos (2004). Principios de Estructura Urbana. Universidad de Texas.
- Sempere,M, Machado,M, Rodríguez,L. y Pérez,N. (2000). Maracaibo, Ciudad y Arquitectura. La Universidad del Zulia. Facultad de Arquitectura y Diseño. Ediciones Astrodata .CA. Maracaibo, Venezuela.
- Stanton, E. (1992). Fundamentos del Marketing. Revista Chilena de Administración Publica.
- Strauss, A y Corbin, J. (2002). Fundamentos de la investigación cualitativa: Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada. Thousand Oaks Sage. California.
- Pol, E.(1994). La Apropiación del Espacio, Familia y Sociedad. Trillas. México.
- Petit, N, Pineda, E y Quijano, E. (2007). La Maracaibo Hispana. Fundación y expansión de una ciudad puerto. Venezuela S XVI, S XVII, S XVIII.La Universidad del Zulia. Facultad de Arquitectura y Diseño. Artículo en la Revista Perspectivas .Maracaibo, Venezuela. Revista Perspectivas 2007.
- Varela V. Guillermo (2016). De patrones a parámetros. Una evaluación de los patrones espaciales en los pabellones de la Serpentine Gallery. Trabajo de grado, para optar al título de la Maestría en Arquitectura y Urbanismo en la escuela superior Gallaecia .España.
- Velásquez, C. y Meléndez, L. (2007). La morfología y usos de las plazas urbanas y parroquiales de la ciudad de Maracaibo. Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia.

Fuentes Electrónicas

https://www.gardenvisit.com/history_theory/library_online_ebooks/architecture_city_as_

http://www.saber.ula.ve/eventos/espaciospublicos2007/docs/libro_espacios_publicos_2007.pdf.

<http://atheneadigital.net/article/view/v12-n1-berroeta-vidal/927-pdf-es>

Cine didáctico, guion y realización audiovisual como alternativa de docencia e investigación en programas de arquitectura y urbanismo

Pardo Alvarado Yovannys*

RESUMEN

El aumento de proyectos académicos a partir del cine enfrenta una falta de conocimiento de enseñanza y aprendizaje audiovisual, situación que se hace notoria en la improvisada cinematografía didáctica utilizada. A través de una investigación exploratoria, en este artículo se estructura una reflexión y puesta en marcha de una nueva didáctica del cine. El propósito es organizar un planteamiento de cine didáctico integrado con el guion y realización audiovisual como alternativa de docencia e investigación en programas de arquitectura y urbanismo. A manera de consideraciones finales se destaca una cinefilia y academia para un mundo audiovisual transformador.

PALABRAS CLAVE: Enseñanza, aprendizaje audiovisual, nueva didáctica, cinefilia y academia.

* Universidad del Atlántico, Colombia. Doctorante en Arquitectura, Universidad del Zulia, yovannyspardo@gmail.com

Didactic cinema, script and audiovisual filmmaking as an alternative for teaching and research in programs of architecture and urbanism

ABSTRACT

The increase of academic projects based on movie faces a lack of audiovisual teaching and learning knowledge. This situation is evident in the improvised educational cinematography utilized. According to an exploratory investigation, a reflection and the setting up of a new cinema didactics were structured. The purpose was to organize a didactic film approach integrated with the script and audiovisual production, as an alternative for teaching and research in programs of Architecture and Urbanism. As a way of final considerations, a cinephilia and an academy for a transforming audiovisual world are highlighted.

KEYWORDS: teaching, learning, audiovisual, new didactics, cinephilia, academy.

Introducción

La historia de la humanidad desde la caverna nos muestra la existencia de un cine (pinturas rupestres) y arquitectura (aparición del fuego) que estuvo relacionado, hoy esta connotación esta sesgada con el enfoque de entretenimiento y comercialización especulativa de las productoras del séptimo arte. Tengamos en cuenta que la cinematografía ha sido posible por el aporte de distintas áreas del conocimiento e incluye los componentes de configuración de la ciudad y socio-espaciales. Por eso, el siguiente estudio tiene injerencia en cualquier programa de arquitectura y urbanismo.

Otro aspecto a tener en cuenta, como connota Morín (1972) “en la medida en que identificamos las imágenes de la pantalla con la vida real, se ponen en movimiento nuestras proyecciones-identificaciones propia de la vida real” (p.86). El autor nos aproxima a un modelo de cine didáctico como dinamizador de consciencia con alto educativo, una cinefilia y academia que nos acerca en un instante a un entorno afectivo y cognitivo.

El siguiente informe muestra en un primer tiempo, el cine como recurso didáctico con una visión holística, así un desarrollo integrado de perspectivas entre el cine didáctico y arquitectura y urbanismo, en un segundo tiempo, el método o estructura metódica y sus diferentes aspectos y por último tiempo, una iniciación didáctica audiovisual en la docencia e investigación dirigida a instituciones universitarias con

programas de arquitectura y urbanismo.

Las consideraciones finales del trabajo nos acercan a la construcción de una nueva didáctica del cine vinculada a un proceso afectivo y cognitivo dirigido a una cinematografía educativa que beneficia de forma directa a los docentes e investigadores y por defecto a estudiantes de arquitectura y urbanismo. No existe duda que la afectividad y cognición son componentes relacionados con la educación, por tanto, este trabajo se convierte en una propuesta novedosa instituciones universitarias.

1. Metodología

El tipo de investigación es exploratoria. Con referencia, Hernández Sampieri (2006) explica es un proceso investigativo con problemática poco estudiada, perspectiva innovadora, identificación de conceptos prominentes y preparación de nuevas áreas de estudio. El propósito de este informe es presentar una nueva reflexión documentada en temas y áreas desconocidas dirigidas a una renovación en el desarrollo de enseñanza y aprendizaje en programas de arquitectura y urbanismo.

Para la realización de este informe, se ha optado por la aplicación de fuentes de análisis extraídas de artículos científicos originales (reporte de resultados de investigaciones), libros de cualquier nacionalidad, publicados en idioma español entre los años 1972 a 2018 e indexados en las revistas de ciencias humanas y sociales en bases de datos, tales como Scielo, Proquest, Google Academic, también películas registradas en Internet Movie Database (IMDb Movies), YouTube y oficial website gubernamentales e institucionales que compilan material audiovisual didáctico.

Se utilizó los siguientes descriptores en idioma español: cine didáctico, programa de arquitectura y urbanismo, cinefilia y academia, didáctica del cine, portal de didáctica del cine e docencia y didáctica e investigación en cine, también se implementó la opción de búsqueda avanzada, teniendo en cuenta el objetivo de la investigación y el uso del booleano AND.

2. Análisis de la información

El tratamiento de la información se realizó mediante una matriz de sistematización, el cual hace referencia a un procedimiento de análisis de la bibliografía, webgrafía y filmografía con énfasis en el sentido investigativo de carácter exploratorio. Así mismo, teniendo en cuenta a Hoyos (2000), la matriz de recolección de datos se realizó de la siguiente manera:

- Aspectos formales (identificación del autor y la obra);
- Asunto investigado (objeto en estudio);
- Delimitación contextual (parámetros temporales, espaciales, sociales, y con relación a los sujetos);

- Propósito (fin perseguido con las investigaciones implícitas o explícitas y objetivas);
- Enfoque (referente disciplinar y conceptual de documento);
- Metodología (conjunto de procedimientos y estrategias utilizadas); y
- Resultados (lo obtenido del análisis).

Cada una de estas aproximaciones del autor, tiene sus ventajas y desventajas. Por un lado, ayuda a ordenar los conceptos y teorías relevantes del tema y por otro reduce la libertad hermenéutica que sugiere una reflexión, sin embargo, retomando a Hernández Sampieri (2006), deja las bases para la construcción de una investigación exploratoria que puede convertirse en descriptiva.

3. Resultados

3.1. El cine como recurso didáctico: una visión holística

A consideración, si algo es claro, los niveles recursivos del cine son variados. Se puede destacar el recurso de lectura histórica, estilo de montaje o la adopción de perspectivas más complejas (García, 2007). Cuando el panorama del cine se hace amplio y abierto, pueden aparecer nuevos recursos tales como, socio-cultural, artístico y terapéutico, entre otros. En el caso de esta investigación el cine en sí mismo articula afectividad y cognición propia de la educación hasta influir de manera directa en la relación espacio-tiempo estudiado en la arquitectura y urbanismo.

Como enfatiza, García (2007) “Cualquier película se sitúa ella misma en un escenario espacial y temporal que a su vez evoca marcos espaciales y temporales concretos desde las cosmovisiones y percepciones de una sociedad, una cultura o un autor determinado” (p.1). El séptimo arte navega en un espacio-tiempo digno de exploración arquitectónica y urbanística.

Por otra parte, Morín (1972), expresa “El cine rompe el marco espaciotemporal objetivo del cinematógrafo, Capta los objetos desde ángulos de visión inusitados, los somete a prodigiosas ampliaciones, les hace sufrir movimientos irreales” (p.111). El cine es una suma de recursos que nos lleva a un mejor conocimiento del contexto que nos rodea.

Un considerable aspecto es el origen del cine como didáctica, tengamos en cuenta que la historia de la cinematografía, aunque inicia como espectáculo con el cinematógrafo (1895) de los hermanos Lumière y Georges Méliès, tiene antecedentes relacionados con famosos experimentos fotográficos con un marcado enfoque didáctico, entre ellos, la cronofotografía en 1878-1880 realizados por Eadweard Muybridge (ver figura 1) y Étienne Jules Marey, ambos momentos de esta prehistoria del cine realizaron estudios del movimiento de un caballo y ser humano que evidencia

la aparición de una herramienta didáctica para comprensión e interpretación del reino animal en la naturaleza.

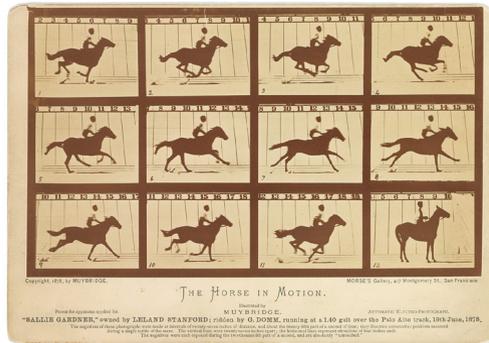


Figura 1. Secuencia cronofotografica del movimiento de un caballo de Eadward Muybridge.

Nota fuente: Recuperado de <http://100photos.time.com/photos/eadward-muybridge-horse-in-motion>, 2018

La sucesión de imágenes de un caballo registradas por el cronofotografo demarca la forma natural del animal en un instante espacio-temporal que se desconocía en esa época, técnica fotográfica de gran avance utilizada por Muybridge y que la Universidad de Filadelfia en 1887 publica en el libro *Animal Locomotion*, Zamora (2018). Aparece un nuevo descubrimiento de excepción didáctico y espacio-temporal que será base para el cinematógrafo.

La importancia del ser humano es relevante para esta época, el más destacado ser vivo de la naturaleza es fotografiado en una secuencia (ver figura 2), el movimiento humano fue captado por el francés Étienne Jules Marey consistente en el salto de un atleta dentro un espacio y tiempo determinado.

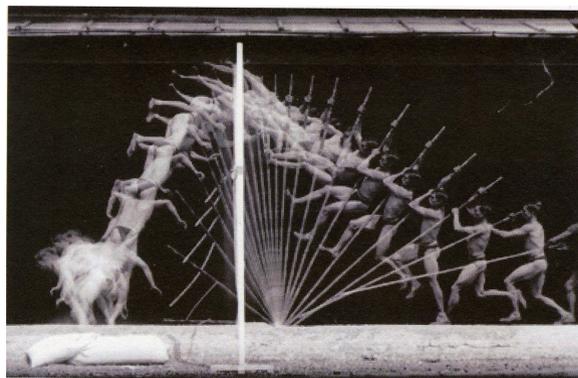


Figura 2. Secuencia cronofotografica del movimiento

de un atleta de Étienne Jules Marey.

Nota fuente: Recuperado de <https://theredlist.com/wiki-2-16-601-798-view-pioneers-profile-marey-Etienne-Jules.html>, 2018

La fotografía secuenciada se convierte en la realización de un primer análisis y síntesis del movimiento (Beyle, 2006). En este nuevo experimento, el ser humano tiene un valor de espacio y tiempo didáctico destacado en la obra del fotógrafo francés.

Hasta el momento, existe una relación espacio-temporal y un cine a modo didáctico representado de forma espacial y afectivo-cognitivo. En este orden Gómez Tarín (2002) expone:

Fijemos dos parámetros: 1) una situación del espectador en un entorno muy concreto en el que se da la representación, que es un contexto espacial única y exclusivamente efectivo durante la proyección, y 2) una percepción cognitiva que imbrica el relato presenciado con el contexto vivencial: su experiencia personal. Este segundo elemento (re)interpreta el relato y procura uno ya adaptado, personalizado, que arrastra consigo los procesos de contagio, transferencia de imaginario y penetración ideológica (p.3).

Sobre lo anterior expuesto; la relación espacial y cognitiva se integran y nos proyecta primero a aspectos arquitectónicos y urbanos y segundo al cine como enseñanza y aprendizaje. Ambas situaciones son articuladas y abordadas en el recorrido de la historia del cine de manera implícita por diferentes directores cinematográficos para exponer diferentes puntos de vista.

En la actualidad, es desaprovechado el enfoque educativo derivado entre desarrollo espacio-tiempo y didáctica cinematográfica que data de la prehistoria del cine de Muybridge y Etienne Jules pero si fue utilizado durante la historia del cine como enfoque publicitario y político, entre otros. Por ejemplo, ambos aspectos (espacio-tiempo y didáctica cinematográfica) avanzaron en las película de Serguei Einsentein con historias sobre la revolución rusa con una marcada propaganda comunista centrada en hechos geográficos, históricos y sociales, especialmente reconstruyendo el pasado (García Román, 2013).

Retomando a Lumière y Méliès podemos destacar dos puntos de vista. Morín (1972) nos aporta que un “realismo absoluto (Lumière) responde el irrealismo absoluto (Méliès). Admirable antítesis que hubiera gustado a Hegel, de donde debía nacer y desarrollarse el cine, fusión del cinematógrafo Lumière y de la hechicería de Méliès” (p.56). Esta situación destaca la aparición del género documental y ficción, también visionado respectivamente por los hermanos Lumière (ver figura 3) y Georges Méliès (ver figura 4) de manera de espacio-temporal y didáctica.



Figura 3. Salida de los obreros de la fábrica de Louis Lumière.

Nota fuente: Recuperado de <https://www.imdb.com/title/tt0000010/mediaviewer/rm1768547328>, 2018

La imagen arriba consiste en la primera película documental de un minuto de duración que narra en un solo plano la “salida de los obreros de la fábrica” del siglo XIX incluyendo al mismo director Louis Lumière. La relevancia de este film no fue solo para la comercialización del cinematógrafo de los hermanos Lumière sino el registro de las diferentes características de la época (vestuario, medio de transporte, fachada de una fábrica, entre otros) terminada la jornada laboral de los trabajadores en pleno inicio de la era industrial que puede analizarse de modo espacial y temporal a partir de cualquier perspectiva de la didáctica del cine.



Figura 4. El viaje a la luna de Georges Méliès.

Nota fuente: Recuperado de <https://www.versvs.net/nuestro-particular-viaje-a-la-luna/>. 2018

La anterior figura muestra la imagen de la película de ficción “el viaje a la luna” de Georges Méliès. Esta obra magistral de catorce minutos de duración transporta al espectador a un nuevo estado imaginario y mágico desconocido en inicio del siglo XX, también es un viaje por el espacio y tiempo y del director que ilustra la llegada al único satélite de la tierra un evento que cumple el hombre en la era espacial. El apunte

didáctico de esta película es la visión futurista (ideas tecnológicas, visión científica de era espacial, entre otros) en una época que no conocía los actuales avances tecnológicos y científicos. El carácter espacio temporal y didáctico es evidente y a partir de aquí puede ser aprovechada por docentes e investigadores.

En ese sentido, un aspecto importante es la condición de compatibilidad del concepto filmografía y bibliografía, ambos como referencias académicas, la cinematografía una vez mas no es entretenimiento sino una herramienta educativa de formación e indagación. El filósofo García (2007) hace mención al respecto al cine:

Cien años de existencia y gracias a ese aspecto educativo que le caracteriza, ha ejercido una función sorprendente en cuanto a la educación en la lectura de imágenes y todo el mundo, en principio, está capacitado para leerlo, bien sea a un nivel u otro, a pesar de las diferencias culturales (p.1).

La historia del cine tiene matices didácticos, sin embargo es poco profundizada, ¿Cuál es el origen de esta problemática?, sin duda, el inicio del problema está en el desconocimiento histórico y teórico-conceptual del cine como herramienta didáctica, en consecuencia aparece la falta de conocimiento de enseñanza y aprendizaje audiovisual dentro de la población académica, situación descontextualizada en tiempo contemporáneo.

En virtud de lo expuesto; el mundo del cine necesita una finalidad mayor. Con relación a este informe, es relevante integrar las perspectivas de la didáctica audiovisual con la connotación espacio-tiempo de la arquitectura y urbanismo (ver figura 5) aspecto presente desde la prehistoria del cine, iniciativa académica que es posible y viable de la siguiente manera:

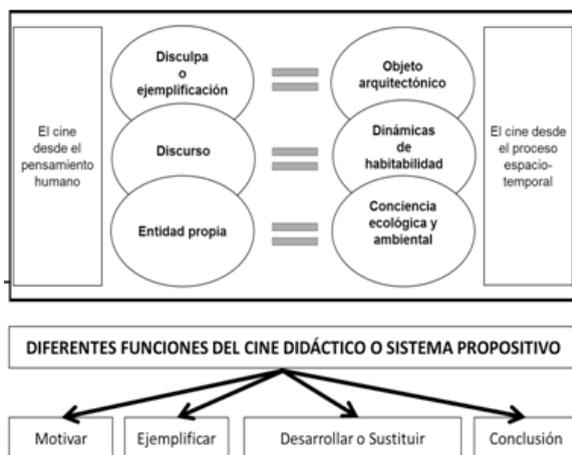


Figura 5. Integración de perspectivas del cine didáctico y arquitectura y urbanismo.

Nota fuente: Elaboración propia, 2018

Como se nota arriba, el desarrollo integrado de perspectivas del cine didáctico y arquitectura y urbanismo se convierte en una dinámica primordial. La figura destaca la integración de las tres perspectivas del cine como recurso didáctico que plantea García (2007) con perspectivas contemporáneas de la arquitectura y urbanismo, en consecuencia encontramos, el cine como disculpa o ejemplificación, discurso y entidad propia conectados con el cine como objeto arquitectónico, dinámica de habitabilidad y conciencia ecológica y ambiental. Dichas perspectivas se enmarcan en el cine desde el pensamiento humano y proceso espacio-temporal respectivamente.

Obvio las anteriores perspectivas son funcional en un sistema propositivo, tal como denota García (2007) al referirse a las diferentes funciones del cine didáctico, es decir, motivar, ejemplificar, desarrollar o sustituir y conclusión. Lo más significativo, es que el cine didáctico puede avanzar en la educación a medida que se conecte con otras áreas del conocimiento pero ¿Qué hace falta para una mayor conexión?, recurriendo a (García, 2007), el autor expresa que la mayoría de los profesionales educativos adoptan el cine en un aspecto acrítico. La debilidad descrita, nos invita avanzar en un cine didáctico con marco metódico.

2. El método

En síntesis, según las reflexiones expuestas, planteamos una estructura metódica a manera de guía didáctica, en nuestro caso unido al proceso espacio-temporal de la arquitectura que a la vez repercute en el urbanismo y sus aspectos socio-espaciales. En este sentido Pino (2013) expresa:

Los procesos creativos del cine y de la arquitectura son similares, van de la mano y buscan un mismo objetivo, transmitir un mensaje, comunicar una idea y trascender más allá de su espacio-tiempo. No cabe duda, estamos en un alternativo proceso interdisciplinar (p.1).

Según lo expuesto, la propuesta metódica no desconoce el desarrollo arquitectónico y urbano. El método reconoce los aportes que puedan tener la cinematografía documentada y argumentada. En ese orden Gubern (como se citó en Gómez Tarín, 1986) aporta que el cine tiene una “confluencia entre experiencia personal y espectáculo ficcional, donde se construye el discurso final” (p.2). Si bien es cierto, dicho método didáctico se convierte en un instrumento teórico-práctico de retroalimentación permanente y abierta a otros componentes del cine con el fin de enriquecer el proyecto audiovisual y superar cualquier especulación.

En esa dirección, el método incluye los componentes de guion y realización audiovisual con la finalidad de un compromiso de un discurso final lleno de reflexiones críticas y creativas. De esa manera se sugiere (ver figura 6) en un primer paso, la organización de una ética, pedagogía y estética, así respectivamente se proyecta una “idea por acción audiovisual”, es decir no se posterga la dinámica académica por requisitos económicos y técnicos, después se implementa una “enseñanza y aprendizaje

audiovisual” y por último se expresa lo estético como un producto audiovisual.

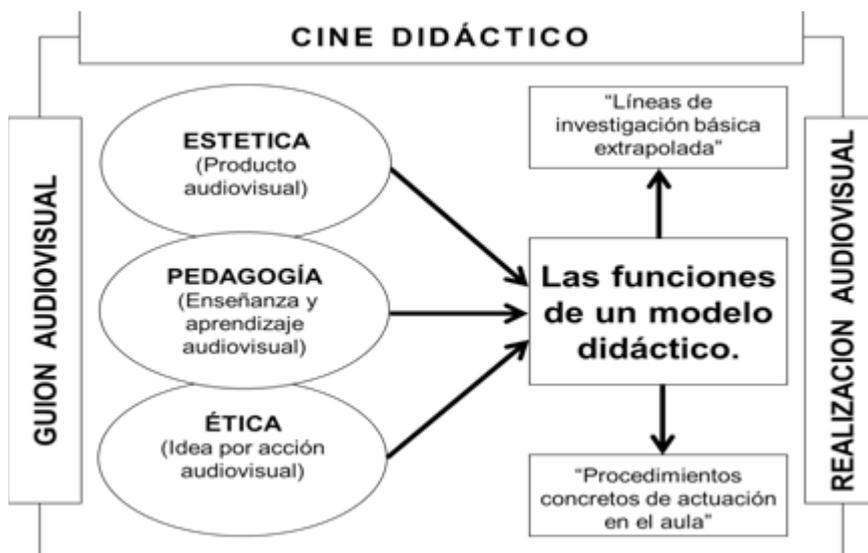


Figura 6. Estructura metódica
Nota fuente: Elaboración propia, 2018

Continuando con la figura, un segundo paso describe las funciones de un modelo didáctico de apoyo al método propuesto. Escudero (como se citó en Pablos-Pons, 1986) connota que “existirían dos funciones fundamentales para los modelos didácticos. Una, sugerir líneas de investigación básica extrapolada. La segunda, aportar procedimientos concretos de actuación en el aula” (p. 26). Es decir, en dicho modelo didáctico del autor las funciones constituyen el desarrollo investigativo y docente a emplearse en el programa de arquitectura y urbanismo.

Al final, tres componentes audiovisuales sostienen esta estructura metódica, primero el cine como recurso de enseñanza y aprendizaje (cine didáctico), segundo la escritura de historias (guion audiovisual) y tercero la construcción narrativa de la imagen en movimiento (realización audiovisual), esta triada es pertinente ya que aporta a la profundización de los temas arquitectónicos y urbanos.

Por otra parte, las ideas expuestas, tendrá que superar la especulación y falta de sistematización didáctica muy común en los análisis de largometrajes y realizado en las distintas instituciones de educación (Segura Clemente, 2013). En efecto existe un deterioro del concepto didáctico sumado a una mala calidad de los análisis de películas y cortometrajes que imposibilita el correcto aprendizaje audiovisual, por eso, es urgente una planificación (ver figura 7) de la “unidad didáctica de trabajo” o monofilms.



ETAPA No1: Planteamiento del Problema		
TEMA	Momentos o Instancias	Filmografía
MicroPregunta		
Inicio	SENSIBILIZACIÓN	Periclitó
MicroPregunta	Descripción: Espignola del tema de nuestro oral	Director
MicroPregunta	Línea de tiempo	Guion
MicroPregunta	Argumentación: Delimita el tema con fundamentos	Productor
MicroPregunta	Línea de tiempo	Temporiz
Inicio	ORGANIZACIÓN	
MicroPregunta	Trabajo orientado: Actividad práctica del tema	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
MicroPregunta	Comprensión: Capacidad para tomar conciencia	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
Inicio	ANÁLISIS SITUACIONAL	Microcena Didáctica Etapa No1
MicroPregunta	Reflexión: Procesamiento para lograr una conclusión	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
MicroPregunta	Indagación: proceso para experimentar o cococer	
MicroPregunta	Línea de tiempo	

ETIAPA No2: Confrontación del problema		
TEMA	Momentos o Instancias	Filmografía
MicroPregunta		
Inicio	SENSIBILIZACIÓN	Periclitó
MicroPregunta	Introducción en la temáticas: Discusión del tema	Director
MicroPregunta	Línea de tiempo	Guion
MicroPregunta	Introducción en la temáticas: Discusión del tema	Productor
MicroPregunta	Línea de tiempo	Temporiz
Inicio	ORGANIZACIÓN	
MicroPregunta	Descripción de ideas: Análisis conceptual	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
MicroPregunta	Descripción de ideas: Análisis conceptual	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
Inicio	ANÁLISIS SITUACIONAL	Microcena Didáctica Etapa No2
MicroPregunta	Análisis DOFA: Debilidades y fortalezas	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
MicroPregunta	Análisis DOFA: Debilidades y fortalezas	
MicroPregunta	Línea de tiempo	

ETIAPA No3: Resolución del problema		
TEMA	Momentos o Instancias	Filmografía
MicroPregunta		
Inicio	SENSIBILIZACIÓN	Periclitó
MicroPregunta	Construcción de autores: Descripción escenas y valores	Director
MicroPregunta	Línea de tiempo	Guion
MicroPregunta	Construcción de autores: Descripción escenas y valores	Productor
MicroPregunta	Línea de tiempo	Temporiz
Inicio	ORGANIZACIÓN	
MicroPregunta	Proposición de escenarios: Paso de acción	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
MicroPregunta	Proposición de escenarios: Paso de acción	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
Inicio	ANÁLISIS SITUACIONAL	Microcena Didáctica Etapa No3
MicroPregunta	Punto en marcha: Construcción de conocimiento	
MicroPregunta	Línea de tiempo	
MicroPregunta	Punto en marcha: Construcción de conocimiento	
MicroPregunta	Línea de tiempo	

Figura 7. Planificación de monofilms

Nota fuente: Elaboración propia, 2007

El ejemplo de esta planificación de “unidad didáctica de trabajo” realizada por el autor de esta investigación, es organizar el análisis didáctico de un largometraje o cortometraje en tres fases (planteamiento, confrontación y resolución del problema), tal como se configura un guion cinematográfico a través del enfoque aristotélico, es decir en comparación con la peripecia (inicio), lance patético (nudo) y agnición (desenlace), así mismo inicia con la observación previa de la obra cinematográfica, luego se hace una distribución de la problemática en temas y subtemas y finalmente realizamos el registro de monofilms en etapas de sensibilización, organización y análisis situacional. En la siguiente estrategia, programamos una planificación para impartirse durante un semestre académico.

Según lo anterior, el monofilms, tal cual destaca Tosi (como se citó en Segura Clemente, 2013) es importante por la eficacia del concepto de filmes monoconceptuales “...como un filme breve, por lo general monotemático, cuyo tema aborda un solo fenómeno, experimento, concepto o evento” (p.2). En este caso ya se aplica la planificación para optimizar el aporte de la “unidad didáctica de trabajo”.

3. Iniciación didáctica del cine en docencia e investigación

Teniendo en cuenta, las reflexiones de este informe, la experiencia adquirida en el seminario en “cine didáctico, guion y realización audiovisual” dictado en la facultad de Arquitectura de la Universidad del Atlántico-Colombia y el aporte significativo en la escuela primaria y secundaria del artículo el poder de las “imágenes dinámicas” (Segura Clemente, 2013), sugerimos cinco pasos de iniciación didáctica del cine en programas de arquitectura y urbanismo.

- **Potenciar las bases de datos audiovisuales online para divulgación de material didáctico.**

El proyecto inicia con una suficiente de información de material filmico didáctico que se proyecta con los contenidos académicos. En este orden se socializa bases de datos audiovisual online que muestra el título y sinopsis de películas y el corte didáctico, documental y ficción para consulta. Se destaca algunos ejemplos:

- National Film Board de Canadá.
- El Consejo de Universidades Británicas del Filme.
- Vídeo en el Reino Unido.
- El Institut für den Wissenschaftlichen Film (IWF) de Göttingen
- El Centro Nacional de Documentación Pedagógica en Francia.
- El portal italiano de cine documental.
- Prensa Calle Alexander de EEUU
- Internet Archive: Librería digital libre.
- Asociación Española de Cine Científico - ASECCIC.

- **Proyectar películas sobre ciudades.**

Las ciudades es el punto de encuentro del cinéfilo de cualquier programa de arquitectura y urbanismo. Por eso, planteamos la exposición de una selecta filmografía iniciática que incluya a la ciudad como protagonista de las películas, un ejemplo que adoptamos es el ciclo de cine denominado “ciudades y películas” (2012), organizado por el Instituto Navarro de las Artes Audiovisuales (INAAC – España) para la filмотeca de Navarra y comisariado por el experto en cine Manuel Hidalgo Ruiz. Las obras cinematográficas son las siguientes:

- Berlín, sinfonía de una ciudad de Walter Ruttmann (Berlín: Die Sinfonie der Grosstadt).
- Bajo los techos de París de Rene Clair (Sous les toits de Paris).
- Roma, ciudad abierta de Roberto Rossellini (Roma, città aperta).
- Surcos de José Antonio Nieves Conde.
- Blow-up de Michelangelo Antonioni (Deseo de una mañana de verano).
- El amigo americano de Wim Wenders (Der Amerikanische Freund).
- Marius et Jeannette de Robert Guédiguian (Un amor en Marsella).

- Escondidos de Martin McDonagh (In Bruges).
- Le Havre de Aki Kaurismäki.

La proyección audiovisual con un soporte tecnológico mínimo entre ellos Video Beam, televisor y reproductor de DVD es prioritaria. Los anteriores preparativos no deben recortar el tiempo de aprendizaje (Segura Clemente, 2013). Cuando aparecen inconvenientes en la enseñanza con frecuencia las didácticas audiovisuales se dispersan.

• **Organizar una oferta académica sobre cine didáctico, guion y realización audiovisual.**

Es imprescindible conocer cómo se imparte dos tipos de laboratorio taller* sobre cine didáctico y guion y realización audiovisual con el fin de obtener el máximo objetivo de enseñanza y aprendizaje audiovisual. Así, proponemos nuestra experiencia con una intensidad horaria de cuarenta y ocho horas, con los siguientes módulos:

Laboratorio taller en cine didáctico

- Módulo: Didáctica audiovisual en arquitectura y urbanismo.
- Modulo: Principios y propósitos de la didáctica audiovisual.
- Modulo: El concepto del film monoconceptual o monofilms.
- Módulo: Planificación de monofilms: Fase de reconocimiento, comprensión y transformación de la problemática.
- Modulo: Planificación de monofilms: Etapas de sensibilización, organización y análisis situacional.

Laboratorio taller en guion y realización audiovisual

- Módulo: Semiología audiovisual en arquitectura y urbanismo.
- Módulo: Guion literario, técnico y story board.
- Modulo: Las secuencias y escenas.
- Módulo: composición Fotográfica.
- Modulo: Diseño sonoro.
- Modulo: Plan de rodaje y montaje Audiovisual.

La iniciativa es organizar grupos de docentes e investigadores en un solo propósito:

* El laboratorio-taller es un espacio físico equipado con diferentes instrumentos y equipo, con el objeto de satisfacer las necesidades y experiencias de la docencia e investigación, concepto que supera al taller por sí solo. El profesor investigador Yovannys Pardo Alvarado, autor de este trabajo de investigación realiza durante dieciocho años un laboratorio taller sobre cine didáctico, guion y realización audiovisual en distintas ciudades de Colombia. Véase el canal de Youtube en webgrafía.

Proyectar la cinematografía didáctica a través de sus propias experiencias y múltiples visiones en arquitectura y urbanismo.

4. La didáctica audiovisual en temas transversales

En las asignaturas de docencia e investigación se puede utilizar temas transversales con el fin de enriquecer una experiencia académica, por ejemplo: visualizar un fragmento de película (monofilms) sobre la dinámica de la ciudad en la asignatura de metodología de investigación, cuyo problemática a tratar es la implicación negativa del ciudadano en la estructura urbana.

El film monoconceptual o monofilms es la unidad didáctica más adecuada para mantener el interés de los estudiantes y permite adquirir una cultura científica, al relacionar los contenidos de la asignatura con la cotidianidad. Así, los fragmentos de película deben tener de cinco a diez minutos y pueden repetirse con frecuencia para que los alumnos no pierdan la oportunidad de participar individualmente. También puede emplearse programas de presentaciones multimedia como Power Point, entre otros, ya que cumple con el fenómeno comprensivo que genera los monofilms (Segura Clemente, 2013).

La aplicación de dichos “film monoconceptuales” o monofilms se pueden utilizar en las siguientes asignaturas académicas y actividades extracurriculares de un programa de arquitectura y urbanismo:

Asignaturas académicas

- Talleres de diseño arquitectónico.
- Dibujo y expresión arquitectónica.
- Infografía y comunicación.
- Presentación de proyecto.
- Metodología de investigación.
- Teoría de diseño.
- Urbanismo y planificación.

Actividades extracurriculares

- Salida de campo.
- Semilleros de investigación
- Asesorías estudiantiles
- Consultorías institucionales.

- Comité académico.
- Consejo del programa.

5. Las tutorías a través del film monoconceptual

Una hora de tutoría a la semana sobre temas académicos orienta a los estudiantes sobre cuestiones formativas. De esa manera, los estudiantes mostraran gran interés por el mundo audiovisual relacionada con la clases impartida, debido a que asimilan mejor los conocimientos y comprenden la utilidad de la ciencia para resolver entre otros sus propios problemas (Segura Clemente, 2013). La asistencia didáctica se incrementa con el apoyo audiovisual y es valorada con el aprendizaje adquirido por el estudiante, no cabe duda que la planificación de monofilms destaca el trabajo docente e investigador.

Consideraciones finales

Teniendo en cuenta que el siguiente informe plantea nuevos aspectos alrededor del cine didáctico es justo enunciar algunas consideraciones en relación con el uso apropiado de esta reflexión, a continuación nos centraremos en el aporte didáctico a partir de la historia del cine, las perspectivas del cine didáctico integrada a los programas de arquitectura y urbanismo, la guía didáctica como método y por ultimo al planteamiento iniciático de la didáctica audiovisual.

De acuerdo a lo anterior, la principal consideración es que existe una didáctica audiovisual no explorada a profundidad a partir de 1878 con los aportes de cronofotografía de Eadward Muybridge y Étienne Jules Marey respectivamente y se evidencia con el poco conocimiento didáctico de la cinematografía, situación que sirve de base para una reflexión profunda de la didáctica audiovisual.

En el mismo propósito, la cronofotografía enuncio elementos de una didáctica audiovisual desconocida y no representada en el cine actual, sin duda los intereses de la era industrial nos alejó de la importancia de enseñar y aprender de la incipiente cinematografía, sin embargo al comparar las distintas perspectivas y aplicaciones prácticas del informe, aparece una nueva oportunidad que puede ser aprovechada incluso en otras áreas del conocimiento.

En ese orden, una segunda consideración sugiere unir las perspectivas relacionadas con el cine didáctico y arquitectura y urbanismo con la finalidad de sostener una visión clara de integralidad de las diferentes perspectivas. Tengamos en cuenta tal como se define el termino perspectivismo, en filosofía es una doctrina que plantea que cualquier ideación y percepción se manifiesta con una perspectiva particular, es una visión afectiva y cognitiva en estrecha relación con la cinefilia y academia.

Una tercera recomendación, es impulsar la implementación del método audiovisual impulsado por una ética, estética y pedagogía audiovisual impulsando una posición crítica y creativa en pro de un proyecto reflexivo con puesta en marcha que beneficie a

la docencia e investigación, en otro sentido, esta propuesta es científica desde cualquier punto de vista.

Por última recomendación, es prioridad una iniciación progresiva en didáctica audiovisual con implicaciones afectivas y cognitivas a medida de una apropiación de su potencial educativo. Es claro que el mal uso del cine como recurso didáctico no se soluciona por medio de especulaciones; existe en este informe una puesta en marcha que avanza en soluciones lógicas y concretas.

Las recomendaciones de esta investigación están sugeridas a los docentes e investigadores pero es abierto a profesionales y estudiantes de todas las áreas del conocimiento. Sabemos que la problemática es relativamente nueva en las instituciones universitarias, No obstante, invitamos a utilizar las anteriores reflexiones y pasos a seguir de esta propuesta audiovisual.

Referencias

- Alexander Street (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <https://alexanderstreet.com/>
- Antonioni, M. (1967). Blowup. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt0060176/>
- Asociación Española de Cine e Imagen Científicos. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <http://asecic.org>
- Beylie, Claude (2006). Películas clave de la historia del cine. Ediciones Robinbook.
- British Universities Film & Video Council. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <http://bufvc.ac.uk/>
- Canadá, N. F. B. of. (s. f.). National Film Board of Canada. Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <https://www.nfb.ca/>
- Ciudades y películas - Filmoteca de Navarra. (s. f.). Recuperado 5 de mayo de 2018, a partir de <https://www.filmotecanavarra.com/es/ciclo.asp?past=1&IdCiclo=46>
- Clair, R. (1930). Sous les toits de Paris. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt0021409/>
- Conde, J. A. N. (1954). Surcos. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt0044092/>
- Filmportal.de - Alles zum deutschen Film. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <https://www.filmportal.de/>
- García, Román (2007), El cine como recurso didáctico, Eikasía. Revista de Filosofía, año III. Recuperado de <http://revistadefilosofia.com/13-08.pdf>
- Gómez Tarín, Francisco Javier (2002). Construcción de imaginarios: percepción, memoria e identificación en el discurso cinematográfico, 1-33. Recuperado de <http://www.bocc.ubi.pt/pag/tarin-francisco-imaginarios-discurso-cinematografico.pdf>
- Guédiguian, R. (1997). Marius et Jeannette. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt0119620/>
- Hernández Sampieri y otros (2006). Metodología de la investigación, Cuarta edición. México, Mc Graw Hill.
- Ildocumentario.it, portale italiano sul cinema documentario. (s. f.). Recuperado 25 de

- abril de 2018, a partir de <http://www.ildocumentario.it/>
- Internet Archive: Digital Library of Free & Borrowable Books, Movies, Music & Wayback
- Machine. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <https://archive.org/>
- Kaurismäki, A. (2013). Le Havre. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt1508675/>
- La sortie des usines Lumière (C) (1895) - FilmAffinity. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <https://www.filmaffinity.com/co/film916392.html>
- Le réseau de création et d'accompagnement pédagogique. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <https://www.reseau-canope.fr/>
- Marey, Etienne Jules: Photography, History. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <https://thredlist.com/wiki-2-16-601-798-view-pioneers-profile-marey-Etienne-Jules.html>
- McDonagh, M. (2009). Escondidos. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt0780536/>
- Morin, Edgar (1972). El cine o el hombre imaginario, Barcelona, Paidós.
- Nuestro particular «Viaje a la luna» – Versvs. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <https://www.versvs.net/nuestro-particular-viaje-a-la-luna/>
- Pablos Pons, Juan de (1986). Cine y enseñanza. Variables estructurales del Cine Didáctico y su interacción con algunas características de los alumnos. Madrid: Centro de Publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia.
- Pino, Nathalie (2013). Relación entre el Cine y la Arquitectura. Recuperado de <http://arkhe-noticias.blogspot.com.co/2013/10/relacion-entre-el-cine-y-la.html>
- Rossellini, R. (1946). Roma città aperta. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt0038890/>
- Ruttman, W. (1927). Berlin: Die Sinfonie der Grosstadt. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt0017668/>
- See The First Time A Photo Proved What The Eye Couldn't See. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2018, a partir de <http://100photos.time.com/photos/eadward-muybridge-horse-in-motion>
- Segura Clemente, M^a Cruz (2013). El Cine Científico en las enseñanzas medias: El poder de las “imágenes dinámicas”, 1-3. Recuperado de <http://asecic.org/wp-content/uploads/2013/11/cinCientEnsMed.pdf>
- Wenders, W. (1977). Der amerikanische Freund. Recuperado a partir de <http://www.imdb.com/title/tt0075675/>
- Yovannys Pardo Alvarado. (s. f.). Recuperado 6 de mayo de 2018, a partir de https://www.youtube.com/channel/UCLbrQbCP3_nZMvEXsycT1VA
- Zamora, Jhoana Karina. Tema XV. Antecedentes del Cinematógrafo – Desarrollo y Legislación Medios de Comunicación. Recuperado 24 de abril de 2018, a partir de <https://jhoanakarinaz.wordpress.com/2018/03/20/tema-xv-antecedentes-del-cinematografo/>

Impacto de la política comercial automotriz venezolana sobre la industria del ensamblaje de vehículos armados

Enio Ortiz*

RESUMEN

El presente trabajo permite conocer el impacto de la política comercial automotriz venezolana sobre las empresas ensambladoras de vehículos armados y consecuencias para el desarrollo del sector en el país. El objetivo de esta investigación es identificar los retos y amenazas que debe afrontar el sector automotriz con la instrumentación de las normativas que componen la política automotriz nacional, efectos en la producción, comercio y relacionamiento con principales países productores de vehículos en el marco de la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). El estudio del caso se realiza bajo el período 2006 – 2016, como intervalo de tiempo donde ocurren acontecimientos relevantes al sector productor de vehículos en Venezuela. La metodología aplicada en la investigación es de tipo documental y diseño descriptivo basado en el estudio de normas y material bibliográfico que forman parte de la política comercial automotriz venezolana, además de acuerdos de integración regional y cifras relacionadas al mercado automotriz durante el período objeto de estudio. Como resultados se observa que Venezuela durante la aplicación de las políticas sectoriales vinculados al convenio automotor andino entre los años 2000 a 2009, se implementa a partir de octubre 2007 una nueva serie de normativas que reforman la política automotriz nacional el cual contrasta drásticamente los logros de producción y comercialización de vehículos armados que venía obteniendo Venezuela como miembro de la CAN, generándose una fuerte disminución de la actividad productiva y del comercio de vehículos armados muy evidente desde el año 2008 hasta el presente.

PALABRAS CLAVE: Impacto, política comercial automotriz, producción, comercio, vehículos armados.

* Profesor categoría Agregado en la Universidad Simón Bolívar (USB-Venezuela), en las carreras de Administración Aduanera y Comercio Exterior, e-mail: eniortiz@usb.ve

Impact of Venezuelan automotive commercial policies in the assembling industry of armed vehicles

ABSTRACT

This article allows knowing the impact of the Venezuelan automotive commercial policies in the assembling industry of armed vehicles and their consequences for the development of this sector in the country. The main purpose was to identify challenges and threats that automotive sector must face, along with the instrumentation of a series of regulations pertaining to the national automotive policy and its effects on the production, trading and relationship with main vehicle's producer countries in the context of the Andean Community and the Southern Common Market. The study of the case was carry out during the period 2006 – 2016, because in this time lapse many relevant events happened that had an impact in the operation of different enterprises that take part of this productive sector of vehicles in Venezuela. A documentary methodology with a descriptive design were applied based on the study of regulations of the Venezuelan automotive commercial policy, agreements of regional integration and numbers related to the behavior of the automotive market during the period of study. As for results, it is evident that during the application of these national sector policies linked to the Andean automotive convention between 2000 and 2009, Venezuela implemented from October 2007, a new series of regulations that reformed the automotive policy. These new regulations drastically contrasted with the achievements of production and trading of armed vehicles that Venezuela had as a member of the Andean Community, creating a strong decrease of the productive activity and the trade in armed vehicles, which is very evident from 2008 to the present.

KEYWORDS: impact, automotive commercial policy, production, trading, armed vehicles.

Introducción

El sector automotriz venezolano, se caracterizó por tener activa participación en el proceso de ensamblaje de vehículos armados destinados a colocarse en el mercado nacional e internacional como en países de la Comunidad Andina (CAN), cuyos beneficios preferenciales para el acceso de vehículos se mantuvieron vigentes hasta julio de 2011, luego de haber sido prorrogada mediante la aplicación de la Decisión 746 a partir del 27 de Abril del mismo año; igualmente en el ámbito del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) existen vínculos comerciales vigentes a través del Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N°59, que se hizo efectivo a partir del año 2004, donde se negociaron preferencias de carácter parcial y la correspondiente desgravación de aranceles para el sector automotor.

Por otra parte, Venezuela generó un aumento considerable de los niveles de comercialización, según cifras de la Cámara Venezolana Automotriz (CAVENEZ), a partir de la puesta en marcha de la política automotriz mediante Resolución N°505 y del Convenio Automotor Andino (CAA) en el marco de la CAN, que inició en enero del año 2000, obteniendo para el año 2007 cifras record en ventas de vehículos de diferentes categorías en el mercado nacional de aproximadamente 500 mil unidades.

No obstante, la producción nacional vehículos reflejaba un lento ritmo de crecimiento anual en comparación con las cifras de vehículos importados los cuales para el año 2007 cubrían parte de la demanda interna no satisfecha por el sector ensamblador. Este comportamiento del mercado nacional, generó cambios drásticos en el sector lo que obligó la toma de medidas correctivas por parte del gobierno nacional a fin de aplicar una nueva política de reactivación de la industria automotriz nacional.

Por esta razón, el 31 de Octubre de ese año se publicó Resolución Conjunta de los Ministerios del Poder Popular para la Industria y el Comercio, Finanzas, Energía y Petróleo N°310, la nueva política automotriz que sustituye a la Resolución N°505 del año 1999, teniendo como objetivos ampliar la productividad del sector, mayor desarrollo de procesos de ensamblaje, fabricar mayor cantidad de autopartes, adaptar la industria al desarrollo endógeno rompiendo vínculos con el Convenio Automotor Andino, norma comunitaria acoplada a la legislación venezolana para ese tiempo.

Para años posteriores, se emitieron otras normativas para reimpulsar la actividad productiva del sector automotriz como el Decreto N° 625 del 4 de Diciembre de 2013 que reforma parcialmente el Decreto N° 310, en el cual establece un régimen de producción y comercialización de vehículos ensamblados en el país y el Decreto N° 2.787 del 27 de marzo de 2017 como plan de reimpulso industrial de la industria automotriz y la modernización del parque automotriz venezolano.

Sin embargo, las intenciones de la nueva política automotriz nacional de incrementar la producción local no han podido ser materializadas generándose drástico declive de la producción doméstica de vehículos el cual no cubren la creciente demanda de unidades automotrices en el país.

El objetivo de esta investigación es identificar los desafíos y oportunidades del sector automotriz venezolano, especialmente con las empresas ensambladoras y el cumplimiento de la política automotriz nacional, como impacta en el comercio exterior venezolano con los principales países productores de vehículos pertenecientes a la CAN como es el caso particular de Colombia, así como Argentina y Brasil en el contexto de MERCOSUR. El análisis se enfoca en el período 2006 - 2016 lapso que recoge importantes acontecimientos de la actividad automotriz venezolana, la política automotriz vinculada al Convenio Automotor Andino durante la estancia de

Venezuela en la CAN y la política actual implementada desde el 31 de Octubre 2007.

Esta investigación es de tipo documental y diseño descriptivo. Se buscará alcanzar el objetivo planteado mediante trabajo basado en análisis descriptivo de las fuentes técnico-jurídicas que rigen la política automotriz, acuerdos comerciales vinculados al sector como los existentes en la CAN y MERCOSUR.

Además se revisarán datos cuantitativos para conocer el tamaño de la industria ensambladora nacional y evolución del intercambio comercial. Con ello se definirá escenarios que permitan reflexionar los desafíos y oportunidades del sector automotriz venezolano a nivel nacional e internacional.

1. Representantes de la industria

La industria automotriz está conformada por subsectores que se complementan entre sí, con el fin de generar vehículos con determinadas características que van desde el transporte de pasajeros hasta las operaciones logísticas para el tránsito nacional e internacional de grandes volúmenes de mercancías.

Al respecto, de acuerdo con los autores Padilla y Sequera (2007), la industria automotriz en Venezuela está comprendida por tres (3) grandes ramas de producción:

...el ensamblaje de vehículos, la fabricación de carrocerías y las autopartes. La primera dada las condiciones de su instalación en el país apareció desconectada de las otras dos ramas, ya que desde un primer momento se les ofreció a las ensambladoras instaladas licencia para importar los vehículos desarmados (material MEIV). Esta medida estimuló a que las ensambladoras no inviertan directamente en la fabricación de autopartes, debido a que la política automotriz mantenía ese sector para la formación de otras empresas productoras.

La responsabilidad del ensamblaje de vehículos en Venezuela recae en las empresas ensambladoras, así como importar componentes esenciales para la elaboración de unidades móviles a través del régimen aduanero especial de Material de Ensamblaje Importado de Vehículos (MEIV). Los componentes nacionales los adquieren de empresas productoras autopartistas del país. Hasta el presente existe un total de siete (7) empresas ensambladoras registradas de acuerdo a datos de la Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ). Asimismo, existen empresas mixtas del Estado venezolano asociadas con empresas de capital extranjero. Por otra parte, la Asociación de Fabricantes Venezolanos de Autopartes (FAVENPA) un gremio que agrupa a los fabricantes de autopartes, representa los intereses de estas empresas ante el gobierno nacional promoviendo políticas para el desarrollo sectorial enmarcado en el contexto de los acuerdos nacionales e internacionales suscritos por Venezuela.

2. Marco Normativo Nacional Automotriz aplicado durante el período 2000 - 2007

Al respecto, se presenta un cuadro comparativo sobre las normas aplicadas al

sector automotriz venezolano hasta Octubre de 2007 y su equivalente en la CAN hasta la culminación del Convenio Automotor Andino el 31 de Diciembre de 2009:

Cuadro N° 1: Aspectos Normativos del Comercio Exterior Automotriz Venezolano y de la Comunidad Andina

Aspectos Política Comercial, Industrial y Arancelaria Automotriz	Normativa Nacional (hasta Octubre 2007)	Normativa Andina Aplicable (Hasta Diciembre 2009)
Categorías	Resolución 505 (Art.2)	Convenio Automotor Andino (Art.4) y Resolución 323 (Art.2)
Registro Ensambladoras	Resolución 505 (Art.3)	Convenio Automotor Andino (Art.7)
Régimen MEIV	Resolución 505 (Art.9) y Resolución 2851 (Art.3)	Convenio Automotor Andino (Art.7)
Importación Vehículos (Nuevos)	Resolución 505 (Art.12)	Convenio Automotor Andino (Art.6)
Arancel Vehículos Armados	Decreto 3.679	Convenio Automotor Andino (Art.5)
MEIV	Resolución 505 (Art.2)	Resolución 323 (Art.4)

Fuente: Elaboración propia con datos de CAVENEZ (Año 2012)

De acuerdo al Cuadro N°1, evidencia la relación de la normativa automotriz nacional con las normas andinas como el Convenio Automotor Andino y la Resolución 323. En este sentido, se diseñaron normativas internas como la Resolución N° 505 “Normas para el funcionamiento de la Industria Automotriz Venezolana” y Decreto N° 3.679 “Arancel de Aduanas de Venezuela” que permiten a empresas ensambladoras aplicar tratamiento MEIV y preferencias arancelarias a vehículos armados según categorías. Al respecto, se describen los objetivos de las normas nacionales aplicadas entre los años 2000 a 2007:

2.1. Arancel de Aduanas venezolano - Decreto 3.679

El Arancel de Aduanas venezolano establece en los artículos N° 8 y 9 el tratamiento arancelario a que se someten las mercancías procedentes de países de la CAN, para ser liberadas de impuestos aduaneros, siempre que al momento de la declaración en aduanas de los vehículos estos se encuentren amparados con Certificado de Origen expedido por una autoridad gubernamental del país exportador andino. Asimismo, el Arancel en su capítulo 87 comprende los vehículos y otros productos automotores mediante notas complementarias establece el ingreso de vehículos al territorio nacional de unidades nuevas y sin uso, de cualquier marca y modelo, año calendario y siguiente.

A partir de la implementación del Convenio Automotor Andino en enero del año 2000, Venezuela adaptó la política automotriz interna mediante Resolución N°505 para adecuarse a la normativa comunitaria andina en sus exigencias al desarrollo industrial del sector automotriz local, la atracción de inversiones, creación de nuevas empresas, y el establecimiento de un Arancel Externo Común (AEC) frente a terceros países.

2.2. Resolución N° 505

El 3 de noviembre de 1999 se publicó mediante la Resolución N°505 del Ministerio de la Producción y el Comercio, como base para el funcionamiento de la política automotriz venezolana. Entre los aspectos más resaltantes de su normativa están: Definición Técnico Legal de Categorías: Categoría 1 (vehículos destinados a transportar hasta 16 personas), Categoría 2 (vehículos para transportar más de 16 personas); Fomentar el establecimiento de empresas ensambladoras de vehículos en el país; Establecer condiciones básicas para la producción de vehículos de cualquier marca o modelo según categorías; Estimular a las empresas autopartistas; Autorizar la importación bajo Régimen de Material de Ensamblaje Importado de Vehículos (MEIV); Admitir la importación de automóviles según categorías nuevas y sin uso. Es importante señalar que la Resolución N° 505 fue diseñada para ajustarse al Convenio Automotor Andino, como parte del perfeccionamiento de una Unión Aduanera Andina.

2.3. Resolución Conjunta N° 2.054 y 2.851

La Resolución Conjunta N°2054 y 2851 de fecha 4 de Julio de 1995, de los Ministerios de Finanzas y Fomento indica mediante los artículos 5 y 6 los requisitos esenciales para presentar las solicitudes de MEIV, el grado de desarme para ingresar al país a objeto de realizar las operaciones de ensamblaje en el territorio nacional. Los beneficios de este régimen se concentran en la aplicación de un arancel Ad-Valorem para importar componentes automotrices en conjunto, pero desarmados como chasis, motor, sistemas de dirección, ejes, embragues y otros a un arancel bajo de 3% con la condición de cumplir la normativa automotriz nacional (Resolución N° 505) de incorporar componentes producidos en el país que permita completar el proceso de ensamblaje de vehículos a nivel nacional.

En cuanto a la conformación del marco técnico normativo que respalda al desarrollo del sector automotor, es importante resaltar según lo planteado por Murray (2007), que la política comercial constituye un instrumento esencial para generar medidas que permitan el desarrollo industrial para la elaboración de productos finales con alto valor añadido a partir de sus materias primas o bienes intermedios, capacitación de mano de obra especializada y producción en escalas que permita colocar bienes terminados en el mercado nacional e internacional. En este sentido, el sector automotriz debe estar respaldado por un marco legal que permita su impulso como industria y también como sector competitivo para el escenario internacional.

Adicionalmente, es importante resaltar que la aplicación de instrumentos de política comercial, no sólo debe ser aplicada para estimular la actividad comercial en el comercio internacional, tal como lo expresa Salvato, M. (2007), sino también proteger

la industria nacional, corregir distorsiones de la competencia, incentivar la compra de productos nacionales, atraer y promover inversiones productivas, además de ser un complemento para el desarrollo de políticas en otros sectores productivos y constituir un aporte para las negociaciones en los procesos de integración regional.

3. Nueva etapa de la Política Automotriz Venezolana (Octubre 2007 - en Vigencia)

El 31 de Octubre del año 2007, el Gobierno venezolano emite la Resolución Conjunta N° 1951/310 de los Ministerios del Poder Popular para las Finanzas, Industrias Ligeras y Comercio; Energía y Petróleo, que sustituye a la Resolución N° 505 del año 1999. Con esta normativa se establecen nuevas directrices que se apartan del Convenio Automotor Andino, privilegiando la producción local de vehículos y autopartes nacionales frente a la venta directa de vehículos importados sin distinción de origen. Forman parte de la nueva normativa automotriz venezolana las siguientes:

3.1. Resolución N° 1.951/310

Esta normativa ejecuta la actual política automotriz dirigida a sustituir importaciones de vehículos armados, privilegiar la producción adaptándola a una política de mayor racionamiento energético. Además, estimula la producción de vehículos particulares, comerciales, de carga y autopartes al territorio nacional extendiéndose a la producción de motocicletas, tractores, motocultores agrícolas, remolques, semirremolques, así como disminuir la importación de unidades móviles sometidas a licencias de importación en función de favorecer la producción nacional.

Entre los principales aspectos de esta Resolución se encuentran: Las importaciones de vehículos armados quedan sujetas licencia de importación no automáticas emitidas por el organismo competente; Las empresas automotrices deben presentar ante las autoridades competentes un plan anual de producción e importaciones de vehículos a efectos de expedir las licencias de importación; Fomentar desarrollo de la industria autopartista e incrementar la incorporación de partes y piezas automotrices nacionales en vehículos armados; La política establece el ensamblaje de motores a nivel nacional.

En cuanto a la política de exportaciones, esta norma resulta beneficiosa, toda vez que el artículo N° 14, establece el compromiso de las empresas autopartistas de fabricar componentes nacionales a incorporar en la producción de vehículos bajo un contenido local superior al 50% a partir del 1 de Enero del año 2013. Igualmente, el artículo señala que los motores de vehículos de transporte de pasajeros, carga y transporte público deben ingresar desarmados ensamblarse en el país con incorporación de partes locales. Este artículo, constituye un factor importante para negociar el desarrollo de acuerdo comercial con los Estados Partes del MERCOSUR.

3.2. Decreto N° 625

Mediante este Decreto, publicado el 2 de diciembre de 2013, el Ejecutivo Nacional hace reformas parciales a la Resolución 1951/310 donde persigue estimular la producción nacional de vehículos y autopartes, establecer un contenido local mínimo en la producción de vehículos de un 35%, promover las exportaciones, regular la comercialización de vehículos terminados en el territorio nacional a partir de los costos de producción y precio final de los vehículos, así como administrar las importaciones de vehículos armados por personas particulares y divisas propias mediante mecanismo de licencia no automática.

3.3. Régimen de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV) - Resolución del Ministerio del Poder Popular para Industrias N° 008

Esta Resolución publicada el 17 de enero de 2014, autoriza importar bajo el régimen aduanero de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV), los componentes esenciales destinados para producir vehículos en el país bajo el Capítulo 98 del Arancel de Aduanas Venezolano. Este Régimen constituye un instrumento de política arancelaria, cuyo propósito es estimular el ensamblaje de vehículos con partes y componentes desarmados importados, incrementar la incorporación de procesos productivos, mano de obra, insumos nacionales, atraer inversión productiva para el sector, reducción de costos de producción mediante reducción de arancel, siempre que cumplan condiciones como año modelo del vehículo correspondiente al año que se realice la importación.

El artículo 2, define las categorías para el ensamblaje de vehículos para desarrollar la nueva industria automotriz bajo Categoría 1, 2a y 2b.

El artículo 9, establece que pasados 2 años de la publicación de esta Resolución, los motores que ingresen al país deben presentarse desagregados en los subcomponentes indicados en el artículo, de manera de garantizar el ensamblaje de motores en el país. La medida no aplica a algunos vehículos de las partidas 98.01 y 98.04

Según el artículo 11, la autorización para importar componentes MEIV tiene duración máxima de un año desde la emisión del permiso. Por otra parte, el artículo 12, los componentes que ingresen al territorio nacional grava bajo Arancel Ad-Valorem de 3%.

Este régimen aduanero especial es de vital importancia, porque fortalece los procesos de perfeccionamiento de materias primas y bienes intermedios para ser transformados en bienes terminados con alta incorporación de tecnología. Las listas emitidas para importar bajo régimen MEIV, debe contener partes y componentes necesarios para ensamblar cada vehículo ajustado al número de unidades autorizadas

por el organismo competente y los mismos deberán complementarse con diferentes autopartes producidas en el país para consumir las líneas de producción de vehículos.

3.4. Decreto N° 2.647

A partir del 30 de diciembre de 2016 se reforma el nuevo Arancel de Aduanas venezolano (Decreto N° 2.647), sustituyendo al Decreto N°9.430. La publicación de un nuevo arancel obedece a las adecuaciones de incorporar la normativa nacional al acervo jurídico del MERCOSUR que regula el uso de este instrumento para la clasificación arancelaria bajo parámetros de este esquema de integración.

Este Decreto contempla que los vehículos armados que se clasifican en este capítulo, particularmente los ubicados en las partidas 87.02, 87.03, 87.04 y 8705 gravan con un arancel Ad-Valorem del 20% para de esta manera equipararse con el resto del universo arancelario al Arancel Externo Común de los países MERCOSUR.

Un aspecto resaltante, es que los aranceles aplicados en el antiguo Decreto N° 9.430, donde los vehículos terminados hasta el año 2015 pagaban derechos Ad-Valorem de 35% y 40% se establecen ahora niveles arancelarios a 20% que representa una disminución drástica de los impuestos de aduanas hará más atractiva la importación de vehículos de terceros países en caso que la industria ensambladora de vehículos venezolana no produzca suficiente cantidad de vehículos para satisfacer las demandas internas del mercado.

Los vehículos armados que sean importados al país deben cumplir con el trámite de licencia de importación, régimen legal establecido en el artículo 21 de este Decreto como requisito para su autorización por el Ministerio del Poder Popular para el Comercio.

Además, Las empresas comercializadoras de vehículos importados, deben realizar los procesos de adquisición de divisas para pagar los bienes adquiridos de sus proveedores en el exterior según disposiciones de la Providencia N°119 del Centro Nacional de Comercio Exterior (CENCOEX) que establece los requisitos y trámites para la adquisición de divisas destinadas a las importaciones, las cuales deberán obtener anticipadamente un certificado de no producción o insuficiencia emitido por la autoridad gubernamental que tenga competencia directa sobre este sector. Igualmente, la Providencia N° 090 (CENCOEX) regula el trámite para adquisición de divisas de importaciones productivas, en ella se incluye el MEIV. Asimismo, la Providencia N° 014 establece que las divisas originadas por las exportaciones de bienes, servicios o tecnologías, serán de venta obligatoria al Banco Central de Venezuela (BCV).

3.5. Decreto N° 2.787

Persigue implementar políticas de reactivación del aparato productivo del sector automotor bajo el programa de competitividad industrial “Venezuela en Movimiento”,

la producción de autopartes, estimular la inversión, el empleo, aplicación de incentivos fiscales, modernizar el parque automotor, entre otros. Este decreto busca estimular mediante una serie de programas para el ensamblaje de vehículos de carga “Vehículo para el Transporte de Carga de Mercancías”, de particulares “Vehículo de Uso Particular”, motocicletas “Moto Productiva” Y componentes de partes y piezas a nivel nacional además de otorgar incentivos fiscales a las importaciones que contribuyan con la productividad del sector.

4. Situación de sector autopartistas y relación con las empresas ensambladoras en Venezuela

Las empresas autopartistas como parte complementaria del sector automotriz, son esenciales para la fabricación de componentes que garanticen la funcionalidad y repuestos necesarios que garanticen la vida útil de los vehículos, además, son un pilar para cumplir con los compromisos establecidos en el Acuerdo de Complementación Económica N°59 o el Acuerdo de Alcance Parcial Comercial N°28, ambos negociados bajo la plataforma ALADI, mediante la incorporación de componentes locales que demandan las ensambladoras para completar sus procesos de ensamblaje e incrementar el valor agregado nacional en la elaboración de vehículos armados.

La normativa automotriz nacional esta formulada para estimular su desarrollo, condición favorable para incorporar piezas locales en vehículos y/o autopartes, lo que hace indispensable el uso de normas reguladoras que garanticen los procesos productivos de la industria ensambladora de vehículos. No obstante, para que las empresas ensambladoras puedan prepararse al intercambio comercial debe contar con apoyo de numerosas empresas autopartistas como condición para cumplir con la política automotriz, generando simbiosis para estos dos sub sectores en satisfacer objetivos de producción planteados en el marco de las políticas económicas como incremento del contenido local en los acuerdos comerciales de integración regional.

En cuanto al estatus de estas empresas en Venezuela, las autopartistas en su mayoría son de carácter privado y se registraban para el año 2017, según FAVENPA un total de sesenta y seis (66) empresas responsables de producir partes para el ensamblaje de vehículos en distintas categorías. La poca existencia de empresas en este subsector puede vulnerar el cumplimiento de la política automotriz nacional y dificultar satisfacer las demandas internas y compromisos internacionales. A continuación, se presenta el Cuadro N°2 la relación de empresas ensambladoras y autopartistas registradas en Venezuela y países socios en materia automotriz:

Cuadro N° 2: Relación de Empresas Autopartistas y Ensambladoras registradas en países de la CAN y MERCOSUR

País	Cantidad de Empresas Ensambladoras Registradas	Cantidad de Empresas Autopartistas Registradas
Argentina	11	183
Brasil	28	500
Uruguay	3	23
Venezuela	7	66
Colombia	8	37
Ecuador	3	23

Fuente: ANFAVEA/ADEFA/CAVENEZ/FAVENPA (Año 2017)

En el cuadro se observa el número de empresas autopartistas y ensambladoras existentes en Venezuela y países de la CAN y MERCOSUR con vínculos en el ACE N°59, cuentan con potencial para generar alianzas estratégicas que faciliten el funcionamiento de los acuerdos comerciales mediante intercambio de autopartes y vehículos entre países, tomando en cuenta un principio utilizado en las normas de origen del AAPC N°28 (Colombia-Venezuela) o el ACE N°59 como el criterio de “Acumulación” que constituye un beneficio el aprovechar estas normas para apalancar el ensamblaje de vehículos entre países socios. Asimismo, se observa que la mayor cantidad de empresas ensambladoras se concentra en Argentina y Brasil los cuales poseen una situación más ventajosa para aprovechar los acuerdos comerciales en comparación con los restantes países citados, sin embargo, Colombia y Venezuela poseen un parque industrial con tamaño similar.

A continuación, se muestra la balanza comercial venezolana de autopartes para los años 2006 a 2015:

Cuadro N° 3: Balanza Comercial de Autopartes en Venezuela (Millones USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Import. bienes producidos	738	775	921	867	653	609	784	426	502	493
Import. bienes no producidos	564	634	815	674	426	427	583	307	294	248
Exportaciones	190	128	55	15	15	10	9	3	6	0

Fuente: FAVENPA (Año 2016).

De acuerdo al cuadro, se evidencia una balanza comercial ampliamente deficitaria para el sub sector autopartista, donde las exportaciones vinieron en drástico decrecimiento desde el año 2008 y una mayor dependencia de las importaciones a

partir del año 2006 llegándose al 2015 sin registrar cifras de ventas de partes y piezas al exterior. Por otra parte, la creciente importación de bienes producidos evidencia la insuficiente producción de autopartes, situación que representa un desaprovechamiento de los acuerdos comerciales regionales y de la Resoluciones N° 1951/310 y la N°008, situación que hace vulnerable al país para establecer futuras negociaciones con países MERCOSUR con reciprocidad y comercio simétrico.

5. Desafíos y oportunidades de las empresas ensambladoras de vehículos en Venezuela y su relación con principales países productores de vehículos en la CAN y MERCOSUR

A continuación, se presenta la balanza comercial de vehículos en Venezuela expresada en dólares estadounidenses entre los años 2006 al 2015:

Cuadro N° 4: Balanza Comercial de vehículos en Venezuela (Millones USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Importaciones Vehículos	3.685	5.760	1.981	546	433	317	945	118	141	530
Exportaciones Vehículos	124	176	35	11	12	2	0	0	0	0

Fuente: FAVENPA / INE (Año 2016)

El cuadro que las importaciones de vehículos disminuyen de manera drástica siendo inferior a mil (1000) millones de dólares del año 2009 en adelante, sin embargo, para el 2015 el monto de importaciones casi cuadruplica las cifras obtenidas en los años 2013 y 2014. Esta situación explica que a pesar de las reformas realizadas en el año 2007 para estructurar una política automotriz con mayor competitividad y productividad se incumple, sigue siendo dependiente de las importaciones.

Seguidamente, se presenta cuadro sobre comportamiento del mercado automotriz venezolano entre los años 2006 a 2016:

Cuadro N° 5: Producción y comercio exterior de vehículos en Venezuela (unidades)

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Interno
2006	171.715	185.856	22.216	-163.640	335.355
2007	172.418	336.365	13.754	-322.611	495.029
2008	135.042	135.499	1.191	-134.308	269.350
2009	111.554	26.502	55	-26.447	138.001
2010	104.357	15.962	0	-15.962	120.319
2011	102.409	17.680	0	-17.680	120.089
2012	104.083	25.473	0	-25.473	129.556
2013	71.753	26.189	0	-26.189	97.942

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Interno
2014	19.759	585	0	-585	20.344
2015	18.300	130	0	-130	18.430
2016	2.849	139	0	-139	2.988

Fuente: CAVENEZ /FAVENPA/ Datos propios (Año 2017).

El Cuadro N°6 refleja que los años 2006 y 2007 existió un repunte significativo de los niveles de producción, iniciándose un declive a partir del año 2008. Hay que tomar en cuenta en el año 2006 Venezuela denuncia el Acuerdo de Cartagena, sin embargo, no implicó la salida automática del Convenio Automotor Andino el cual quedó vigente hasta el 31 de diciembre del año 2009, no obstante, con la aprobación y aplicación de la Resolución N°1951/310 se originó un decrecimiento de los niveles de producción llevando a partir de 2013 cifras de producción por debajo de las cien mil unidades llegando a la irrisoria cifra de 2.849 unidades ensambladas, a pesar de publicarse otras normativas para reimpulsar al sector ensamblador como los Decretos N° 625 y 6.281.

El aumento en la demanda de vehículos ubicada entre los años 2006 y 2007 fue considerable donde se generó toques de ventas cercana a las 500 mil unidades, sin embargo, la venta de vehículos para ese año evidenció la alta dependencia de importaciones que casi duplicó la producción de vehículos armados, situación que contribuyó al establecimiento de controles más rigurosos para limitar el ingreso de vehículos importados al país a partir de la Resolución N° 1951/310, donde se establecen los requerimientos para ingresar vehículos de terceros países mediante aplicación de licencias de importación no automáticas.

Por otra parte, según CAVENEZ, las exportaciones se manifestaron hasta el año 2009, último año en que Venezuela forma parte del Convenio Automotor Andino generando declive que profundiza una balanza comercial histórica altamente desfavorable para el sector.

A partir del año 2010 no se registraron más exportaciones, situación que provocó mayor contrariedad para el sector empresarial venezolano y gubernamental de buscar mecanismos de acceso a mercado en MERCOSUR, donde países como Argentina y Brasil tienen alta tradición exportadora.

Desde la implementación de las Resoluciones N° 1951/310, 625 y 6.281 no se evidenció ningún crecimiento de la producción, muy al contrario, se disminuye la cantidad de unidades producidas por parte de las empresas ensambladoras que sumado con la aplicación del mecanismo de administración de importaciones mediante licencias no automáticas se han creado más dificultades de satisfacer la demanda de vehículos en el territorio venezolano.

Por otra parte, desde el año 2003 existe un sistema de control de cambio de divisas actualmente administrado por el Centro Nacional de Comercio Exterior

(CENCOEX), el cual condiciona a las empresas importadoras y exportadoras a realizar este trámite previo a las actividades de comercio internacional que se realicen. Si bien este mecanismo condiciona el acceso a las monedas extranjeras, se generaron distorsiones en la industria automotriz venezolana para los años 2006 a 2008 donde se evidencia la entrega de considerables cantidades de divisas a empresas nacionales para comercializar una mayor cantidad de vehículos importados en detrimento de la producción nacional del momento.

Adicionalmente, el control de cambio afecta en todas las etapas del proceso productivo previo al desarrollo del bien final, tales como importación de componentes bajo régimen MEIV o adquirir bienes de capital para desarrollar procesos productivos, los cuales están acompañados de requisitos muy rigurosos para su obtención como por ejemplo solicitar Certificados de No Producción o de Insuficiencia para poder posteriormente hacer el trámite de solicitud de divisas.

Seguidamente, se presentan niveles de producción, comercio exterior, balanza comercial, consumo interno aparente de vehículos en Argentina, Brasil, principales países productores de vehículos en MERCOSUR, y Colombia, principal ensamblador de vehículos en el contexto subregional de la CAN:

Cuadro N° 6: Producción y comercio de vehículos en Argentina (unidades de vehículos)

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Interno
2006	432.101	264.922	236.789	-28.133	460.234
2007	544.647	332.538	316.410	-16.128	560.775
2008	597.086	376.191	351.092	-25.099	622.185
2009	512.924	276.246	322.475	46.229	466.695
2010	716.540	435.017	447.953	12.936	703.604
2011	828.771	558.555	506.715	-51.840	880.611
2012	764.495	455.121	413.472	-41.649	806.144
2013	791.007	605.335	433.295	-172.040	963.917
2014	617.329	294.055	357.847	63.792	553.537
2015	543.467	292.983	240.015	-52.968	596.435

Fuente: ADEFA / Datos propios (Año 2017)

La producción y comercio argentino ha contado con importante volumen de vehículos exportados pese a la variación de sus importaciones y del consumo interno en los últimos años. Se observa que el número de vehículos producidos entre los años 2014 y 2015 casi duplica las importaciones lo que permite planificar sus exportaciones al mercado internacional, no obstante, manifiesta cierto déficit en relación con el

consumo interno, lo que una mayor proyección de sus exportaciones podría generar desabastecimiento. Por otra parte, entre los años 2011 a 2013 se generaron niveles de producción inferiores a la demanda interna. A pesar de la balanza comercial de vehículos negativa desde el año 2011, Argentina es un importante exportador de vehículos hacia el mundo.

A continuación, se presenta las cifras de unidades producidas en Brasil, en el mercado de vehículos armados entre los años 2003 a 2013:

Cuadro N° 7: Producción y comercio de vehículos en Brasil (unidades de vehículos)

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Aparente
2006	2.611.034	142.366	842.837	700.471	1.910.563
2007	2.977.150	277.083	789.371	512.288	2.464.862
2008	3.220.475	375.150	734.583	359.433	2.861.042
2009	3.182.923	488.874	475.325	-13.549	3.196.472
2010	3.648.358	660.256	767.432	107.176	3.541.182
2011	3.407.861	875.901	578.728	-297.173	3.705.034
2012	3.342.617	788.063	472.047	-316.016	3.658.633
2013	3.736.629	706.847	566.299	-140.548	3.877.177
2014	3.146.386	616.997	334.219	-282.778	3.763.383
2015	2.429.421	414.333	417.333	3.000	2.843.754
2016	2.156.356	267.289	520.137	252.848	2.423.645

Fuente: CAVENEZ / ANFAVEA / Datos propios (Año 2012)

El sector automotriz brasilero refleja elevados niveles de producción respaldados por una importante plataforma industrial que destina parte de su producción al consumo interno ante los altibajos de exportaciones de automóviles frente a las importaciones que desde los años 2009 a 2014 presentó una balanza comercial negativa, pero con signos importantes de recuperación para el año 2016.

Para el escenario de intercambio comercial de Venezuela con Argentina y Brasil, cuyas relaciones comerciales del sector se rigen bajo las reglas del ACE N° 59, se encuentran francamente contrastadas por los niveles de producción de Venezuela en comparación con Argentina y Brasil, países con alta tradición fabricante y exportadora, del cual se desprende un escenario comercial asimétrico y altamente desfavorable para Venezuela que no registra exportaciones desde el año 2010, mientras que los dos países socios en MERCOSUR pueden planificar colocar su producción hacia territorio

venezolano, sin embargo, la entrada masiva de vehículos originarios de los Estados Partes puede dañar a la ya menoscabada industria nacional de vehículos.

Finalmente, se presenta en el escenario comercial con Colombia, principal productor perteneciente a la CAN, un cuadro de producción y comercio de vehículos de ese país, que representa uno de los principales socios históricos de Venezuela y su relacionamiento comercial se rige por el actual AAPC N°28:

Cuadro N° 8: Producción y comercio de vehículos en Colombia (unidades de vehículos)

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Aparente
2006	138.690	135.188	48.739	-86.449	225.139
2007	183.721	160.239	70.593	-89.646	273.367
2008	110.766	129.898	26.996	-102.902	213.668
2009	91.118	91.832	4.974	-86.858	177.976
2010	128.265	151.226	12.019	-139.207	267.472
2011	154.261	210.216	14.586	-195.630	349.891
2012	138.872	212.204	25.798	-186.406	325.478
2013	143.047	202.947	48.866	-154.081	297.128
2014	71.137	196.316	25.753	-170.563	241.700
2015	78.070	225.924	29.566	-196.358	274.428
2016	79.036	202.887	38.731	-164.156	243.192

Fuente: FAVENPA / OICA / ACOLEA (Año 2017)

Sobre Colombia, se aprecia que sus dimensiones de mercado son más cercanas a Venezuela, pero con niveles de producción superiores a partir del año 2009, sin embargo, con disminución considerable de unidades producidas desde el año 2013 y una balanza comercial negativa durante el período en estudio.

La industria ensambladora colombiana ha planificado fortalecer el sector aprovechando los acuerdos comerciales como la unión aduanera de la Comunidad Andina (CAN) y la zona de libre comercio derivada del ACE N°59 con los países del MERCOSUR. Desde el año 2007 se ha visto afectado sus niveles de exportaciones desde la salida de Venezuela de la CAN, sumado al fin del Convenio Automotor Andino que generaba estrechos vínculos comerciales entre ambos países.

Tampoco, el AAPC N°28 ha representado una oportunidad de relacionamiento comercial entre Colombia y Venezuela, si bien los niveles de producción de las empresas ensambladoras colombianas han superado la producción venezolana desde el año 2010, la producción y el consumo aparente de vehículos en Venezuela se ha

hecho precario desde el año 2014.

Por otra parte, Venezuela hasta el año 2008 contaba con una excelente plataforma industrial para el ensamblaje de vehículos con niveles superiores a Colombia durante su permanencia en el Convenio Automotor Andino, que comienza a manifestar desde la implementación de la Resolución N° 1951/310, límites a la libre importación y cese de las exportaciones de vehículos al mercado regional andino.

Asimismo, esta Resolución como posteriores Decretos que la respaldan han conllevado a desacelerar la producción interna, mayor dependencia de las importaciones y una contracción en la demanda interna de vehículos, refleja la obligación de contar con licencias de importación de vehículos limitando la libre competencia, obligatoriedad en la fabricación nacional de más cantidad de autopartes para complementar el ensamblaje de vehículos en el país, aun manteniéndose las empresas ensambladoras existentes desde los inicios del Convenio Automotor Andino en el año 2000, las cifras demuestran una abierta desvinculación entre el gobierno y el sector empresarial privado, la poca disponibilidad, variedad y altos precios de vehículos ofertados para la venta interna limita la capacidad de compra del demandante nacional.

Como oportunidades reales, Venezuela posee la experiencia de haber cumplido con las prácticas comerciales del extinto Convenio Automotor Andino, sumado a la capacidad instalada industrial suficiente para reactivar y satisfacer parte de la oferta interna de vehículos de transporte de personas y utilitarios; capacitación y especialización del talento humano inserto en esta industria; excelente ubicación geográfica que permite el fácil ingreso de las importaciones y una excelente ruta de transporte para la exportación en mercados naturales como países de la región andina o resto de Latinoamérica.

Asimismo, los acuerdos comerciales suscritos por Venezuela en este sector con algunos países pertenecientes a la CAN como sus socios del MERCOSUR representan un espacio para el aprovechamiento de oportunidades para la integración económica a nivel regional, como bien lo expresan Genua, G, y García J. (2004) en llevar a cabo una serie de programas para la eliminación gradual de aranceles y medidas no arancelarias entre países socios con el fin de facilitar la movilidad de bienes tangibles y servicios.

Al respecto, la Integración Económica como proceso supone una programación donde intervienen dos o más países con voluntad política de realizar un trabajo gradual para unir esfuerzos en formar un mercado de manera planificada, participando en la convergencia de políticas comunes en las áreas económicas de interés mutuo para materializar beneficios que generen el desarrollo integral de los agentes participantes de cada nación creando una fuerza productiva protagonista de la integración.

Sin embargo, la política asumida por el gobierno nacional desde el año 2007 en adelante, ha sido contraria a los esfuerzos integracionistas si bien se mostró

inicialmente ambiciosa en elevar los niveles de contenido local en la producción de vehículos en 50% y luego flexibilizada mediante el artículo 11 del Decreto N° 625 con incorporación de componentes locales de al menos un 35%, que hubiese sido una ventaja para iniciar el ingreso de vehículos armados en Argentina, Colombia y Brasil, pero en divergencia a desarrollar y ampliar la producción de diferentes tipos de vehículos, la actual política comercial automotriz venezolana ha sido una dura barrera para la recuperación productiva de la industria ensambladora y autopartista, además de un duro reto para mejorar la competitividad a nivel regional en un mercado tan desafiante como MERCOSUR con grandes pivotes como Argentina y sobre todo, Brasil.

Conclusiones

Entre los resultados se percibe que Venezuela de haber aplicado a partir del año 2007 una política automotriz promotora de la atracción de inversiones extranjeras y la correspondiente transferencia de tecnologías, la producción y comercio de vehículos pudo haber mejorado la productividad iniciada desde su relacionamiento con las normativas andinas. La actual política automotriz implementada desde octubre 2007, y con reformas parciales hechas en años posteriores, ha buscado mejorar la producción de contenido local enmarcada a la expansión del sector automotriz nacional, pero lejos de ello se ha disminuido drásticamente los niveles de ensamblaje lo que ha afectado al comercio de vehículos ensamblados desde el año 2010, a pesar de los controles establecidos para importar vehículos mediante mecanismo de licencias para importación a particulares con dólares propios las cuales menoscaban el impulso de producir unidades ensambladas en el país. En este sentido, se recomienda que el gobierno nacional facilite la obtención de divisas para la importación de bienes de capital y componentes MEIV que ayude a incrementar la producción de vehículos por parte de las empresas ensambladoras en el territorio nacional.

La actual política automotriz de octubre de 2007 orientada a un inserción exitosa de Venezuela en un mercado tan competitivo como el MERCOSUR, bajo una política de sustitución de importaciones en una industria que hasta el año 2007 hizo frente a una demanda interna mediante el aumento de la producción nacional y las importaciones de terceros países no ha sido capaz tampoco con los Decretos N° 625 y 2.787 de elevar los niveles de producción aun flexibilizando los niveles de incorporación local y ensamblaje sin tener la capacidad industrial, bienes de capital, inversión financiera nacional y foránea, apoyo gubernamental y políticas efectivas de reformas en acompañamiento gubernamentales que permitan asumir en tan corto periodo de tiempo una inminente recuperación del sector.

Un verdadero apoyo para el sector ensamblador venezolano es acometer reformas estructurales y políticas claras y eficientes (estabilidad jurídica, estrategias conjuntas entre el Estado-Empresa Privada, programas de especialización, certificaciones de

calidad, armonización de reglamentos técnicos, políticas de desarrollo industrial, entre otros) por parte del Estado venezolano para aprovechar la mayor demanda insatisfecha del mercado regional como el colombiano por medio del AAPC N°28 o competir con actores como Argentina o Brasil en el marco de MERCOSUR, retomar una política de sustitución de importaciones de vehículos a través de licencias ha provocado la contracción en la producción automotriz, la nula exportación desde 2010 y una demanda insatisfecha por una oferta que no corresponde con la capacidad de compra del consumidor venezolano.

La industria automotriz, ha sido uno de los sectores más dinámicos desde el punto de vista del comercio mundial de bienes manufacturados, debido a su importancia al desarrollo de la actividad de transporte tanto de pasajeros como de bienes, a la vez de tener impacto directo en el desarrollo económico de los países, de su característica incorporación de mano de obra especializada, complejos procesos productivos, tecnología empleada que requiere de una gran cantidad de horas-hombre destinadas a cumplir con las metas de fabricación y posterior comercialización de vehículos.

Se prevé en un futuro cercano de continuar con las actuales políticas comerciales una mayor crisis en la industria automotriz debido a las bajas inversiones, poco abastecimiento del mercado, baja capacidad de diversificación, alta demanda insatisfecha, limitado acceso a importaciones y un parque automotor obsoleto que debe ser renovado por contar, solo en el caso del transporte público con vehículos, con más de 15 años de vida útil. Todo lo anterior, es un panorama muy oscuro para un sector ensamblador constituido por empresas emblemáticas a nivel mundial que hace 10 años tenían la capacidad competitiva para ser una referencia nacional y regional, el desafío se encuentra ahora en volver al camino anteriormente recorrido en el marco del Convenio Automotor Andino y aprender lecciones de estos últimos 10 años.

Entre los desafíos se tiene que Venezuela al formar parte del MERCOSUR significa una oportunidad histórica para lograr el efecto multiplicador en este sector en comercio e inversiones, reforzar sus vínculos con Argentina, Brasil o Uruguay, países con tradición exportadora, lo que representa la posibilidad de negociar un sector consumidor de combustibles fósiles. No obstante, las relaciones de Venezuela con países andinos como Colombia, son determinantes para el crecimiento productivo de ambos países que tienen experiencia en programas para el impulso industrial automotriz.

Como oportunidades se debe aprovechar las normativas nacionales como la Resolución Conjunta N°1951/310, el Decreto N° 625 y el N° 2.787 para incrementar el valor agregado nacional en los procesos de ensamblaje de los vehículos sean a nivel de pasajeros o de carga, que garantice la reactivación de la industria con mayor producción e incorporación de autopartes o componentes esenciales como chasis y motores. Estos son beneficiosos para cumplir con el origen dependiendo del acuerdo.

Se recomienda que el Estado venezolano mantener este sector dentro de los sensibles en las negociaciones con MERCOSUR para aprovechar acuerdos comerciales cónsonos con las necesidades de crecimiento de la industria venezolana, tomando en cuenta que el sector posee importantes inversiones generadoras de empleos en el país.

Referencias

- Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes (ACOLFA) (s/f). Disponible en www.acolfa.org.co
- Asociación de Fábrica de Motores (ADEFA). (s/f). Disponible en www.adefa.com.ar
- Asociación Latinoamericana de Integración (2004). Acuerdo de Complementación Económica N° 59 suscrito entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, Estados Parte del MERCOSUR y Colombia, Ecuador y Venezuela. Apéndice 2: Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor, Montevideo, Uruguay.
- Asociación Latinoamericana de Integración (2011). Acuerdo de Alcance Parcial N°28 suscrito entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela suscrito el 11 de noviembre de 2011, Montevideo, Uruguay.
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). (s/f). Disponible en www.anfavea.com.br
- Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ) (s/f). Disponible en www.cavenez.com
- Cámara Venezolana de Productos Automotores (FAVENPA) (s/f). Disponible en www.favenpa.org
- Comunidad Andina (1997, 2003). Decisión 563. Acuerdo de Cartagena. Lima, Perú
- Comunidad Andina (1999). Resolución 323 (Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor).
- Comunidad Andina (2009). Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor [versión electrónica]. Disponible: <http://www.comunidadandina.org/automotor.htm> [2009, septiembre]
- Comunidad Andina (2011). Decisión 746 (Extensión de Preferencias a la República Bolivariana de Venezuela). Lima, Perú.
- Genua, G., y García, J. (2004). Acuerdos Económicos Internacionales una Guía para la Gerencia. Primera Edición 2004. Primera Reimpresión 2006. Caracas. Ediciones IESA
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE) (s/f). Disponible en www.ine.gov.ve
- Ministerio de Hacienda N° 2054 y de Fomento N° 2851 (1995) Resolución Conjunta de publicada en Gaceta Oficial N° 35.758, Venezuela.
- Ministerio de Industrias Ligeras y Comercio (1999), Resolución N°505. Gaceta Oficial N°36.850, Venezuela.
- Ministerio del Poder Popular para las Finanzas, para las Industrias Ligeras y Comercio, para la Energía y Petróleo (2007), Resolución Conjunta N°310 y N°1951 (implementación de nueva política automotriz y mecanismo de licencia previa para importación de vehículos desde 01 de enero de 2008). Gaceta Oficial N°38.800, Venezuela.
- Ministerio del Poder Popular de Economía, Finanzas y Banca Pública y para Industrias

- (2014). Resolución Conjunta N° 008 y N° 004 (Autorización de importación de equipos desensamblados bajo el régimen de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV)). Gaceta Oficial N° 40.345, Venezuela
- Murray, G. (2007), Política Comercial. Naciones Unidas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (UN DAES). (2007, Junio). Disponible: https://esa.un.org/techcoop/documents/trade_spanish.pdf
- Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) (2012, enero). Estadísticas 2011. Disponible: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- Padilla, E. y Sequera, J. (2007), Demanda de automóviles nuevos en Venezuela: Estudio Empírico 1960 – 2003. Trabajo de Grado presentado para publicación. Universidad de Carabobo. Valencia, Edo. Carabobo.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2005), Arancel de Aduanas de Venezuela (Decreto No. 3.679). Gaceta Oficial N°5.774, Venezuela.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2013), Arancel de Aduanas de Venezuela (Decreto No. 9.430). Gaceta Oficial N°6.097 Extraordinario, Venezuela.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2017), Arancel de Aduanas de Venezuela (Decreto No. 2.647). Gaceta Oficial N° 6.281, Venezuela
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2017), Plan de reimpulso automotriz “Venezuela en movimiento” (Decreto No. 2.787). Gaceta Oficial N° 41.122, Venezuela
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2013), régimen de producción de vehículos automotores ensamblados y producidos en el país, así como el precio justo de ventas de los mismos, y la importación de vehículos por personas naturales con divisas propias. (Decreto N° 625). Gaceta Oficial N° 6.117 Extraordinario, Venezuela.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2016), Arancel de Aduanas de Venezuela (Decreto No. 2.647). Gaceta Oficial N° 6.281 Extraordinario, Venezuela
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2017), Plan de reimpulso de la industria automotriz “Venezuela en Movimiento”. Gaceta Oficial N° 41.122, Venezuela
- Salvato, M. (2007). Normas de origen de las mercancías. Lima. Secretaría General de la Comunidad Andina. Proyecto de Cooperación UE-CAN.

Normas para la presentación de trabajos

1. Principios de la Revista

La REVISTA DE LA UNIVERSIDAD DEL ZULIA es un órgano científico de difusión de trabajos parciales o definitivos de investigadores y/o equipos de investigación nacionales y extranjeros. Su naturaleza es multidisciplinaria e interdisciplinaria, por ello su temática se divide en tres grandes ejes: a. ciencias sociales y arte; b. ciencias del agro, ingeniería y tecnología; c. ciencias exactas, naturales y de la salud. Su publicación es cuatrimestral. Cada número, de los tres del año, se corresponde con uno de los tres ejes temáticos. La Revista de la Universidad del Zulia, por su carácter histórico y patrimonial, está adscrita a la CÁTEDRA LIBRE HISTORIA DE LA UNIVERSIDAD DEL ZULIA.

2. Métodos de Envío y de Evaluación de los Trabajos

Los autores interesados en publicar su trabajo en la Revista de la Universidad del Zulia deberán remitir tres copias del mismo sin identificación en sobre cerrado a la siguiente dirección: Avenida Guajira, Fundadesarrollo, planta baja de la Sede Rectoral de La Universidad del Zulia. Este sobre debe estar acompañado de otro, el cual contendrá el original del trabajo con la identificación del autor o autores, indicando: nombre, apellido, institución que representa (universidad, instituto, centro de investigación, fundación), correo electrónico. Así mismo en este sobre se presentará una comunicación escrita firmada por todos los autores y dirigida al Director de la Revista. En esta comunicación se manifestará el interés de los autores de proponer su trabajo para la publicación en la Revista de la Universidad del Zulia, previa evaluación del Comité de Arbitraje. Se agregará también a este sobre una síntesis curricular de cada autor con una extensión no mayor de diez (10) líneas. También se podrá presentar

el trabajo dirigiéndolo al siguiente correo electrónico: revistadeluz@gmail.com. El currículum de los autores se enviará en archivo adjunto, distinto al que contendrá el trabajo. Los artículos propuestos para esta revista deben ser inéditos y no deben haber sido propuestos simultáneamente a otras publicaciones. Todos los trabajos serán evaluados por parte de un Comité de Árbitros-Especialistas de reconocido prestigio, seleccionado por el Comité Editorial de la Revista. La evaluación de los Árbitros se realizará mediante el procedimiento conocido como par de ciegos: los árbitros y los autores no conocerán sus identidades respectivas. Los criterios de Evaluación son los siguientes: a. Criterios formales o de presentación: 1) originalidad, pertinencia y adecuada extensión del título; 2) claridad y coherencia del discurso; 3) adecuada elaboración del resumen; 4) organización interna del texto; 5) todos los demás criterios establecidos en la presente normativa. b. Criterios de contenido: 1) dominio de conocimiento evidenciado; 2) rigurosidad científica; 3) fundamentación teórica y metodológica; 4) actualidad y relevancia de las fuentes consultadas; 5) aportes al conocimiento existente. Al recibirse la respuesta del Comité de Árbitros designado se informará a los autores por correo electrónico la decisión correspondiente; en caso de ser aceptado el trabajo deberá remitirse por correo electrónico la versión digital del mismo.

3. Presentación de los trabajos

Los trabajos deben presentar un resumen de 150 palabras como máximo y hasta cinco palabras claves; tanto el resumen como las palabras claves estarán en español e inglés. Igualmente el título y el subtítulo del trabajo serán presentados también en español e inglés. La extensión máxima del trabajo será de veinte (20) páginas, y diez (10) como extensión mínima (salvo excepciones plenamente justificadas). Todos los trabajos serán presentados en hoja tipo carta, impresos por una sola cara, con numeración continua y con márgenes de tres (3) centímetros a cada lado. El texto se presentará a espacio y medio, en fuente Times New Roman, tamaño 12.

4. Cuerpo del artículo

Se dividirá en Introducción, Desarrollo y Conclusiones (o Consideraciones Finales, según sea el caso). La introducción incluirá el propósito u objetivo general perseguido. El Desarrollo se organizará en secciones y subsecciones debidamente identificadas con subtítulos numerados completamente en arábigos de acuerdo al sistema decimal, respondiendo a una sucesión continua y utilizando un punto para separar los niveles de división. La Introducción y Conclusión están exceptuadas de esta numeración. Las fechas y horas se expresarán numéricamente. En caso de existir ilustraciones (gráficos, mapas, fotos) debe hacerse referencia a los mismos en el texto. Estas ilustraciones serán contadas dentro de la extensión máxima del artículo. Las notas explicativas o aclaratorias deben reducirse al mínimo necesario y colocarse al pie de páginas debidamente señalizadas. Los materiales complementarios se recogerán en

anexos, los cuales se identificarán con una letra y un título y se colocarán después de la bibliografía. Los anexos serán contados también dentro de la extensión máxima del artículo.

5. Citado

El citado se realizará en el texto utilizando la modalidad autor-fecha, establecido en el Reglamento para la presentación de trabajos en la Universidad del Zulia, indicando, en caso de ser cita textual, apellido(s) del autor, seguido de coma, año de publicación de la obra, seguido de dos puntos y el (los) número(s) de la(s) página(s), por ejemplo: de acuerdo a Rincón (1998: 45) o (Rincón, 1998: 45); si no es cita textual sino una paráfrasis no se indicará el número de página, ejemplo: de acuerdo a Rincón (1998) o (Rincón, 1998). Si hay varias obras del mismo autor publicadas en el mismo año, se ordenarán literalmente en orden alfabético; por ejemplo, (Rincón, 2008a: 12), (Rincón, 2008b: 24). Si son dos autores, se colocarán solamente el primer apellido de cada uno, por ejemplo: Según Morales y Fleires (2008: 90) o (Morales y Fleires, 2008: 90), siguiendo el mismo criterio explicado anteriormente para las citas textuales y las paráfrasis. En caso de ser tres autores o más se colocará el apellido del autor principal seguido de “et al”, ejemplo: (Rincón et al., 2008: 45). Deben evitarse, en lo posible, citas de trabajos no publicados o en imprenta, también referencias a comunicaciones y documentos privados de difusión limitada, a no ser que sea estrictamente necesario. En caso de fuentes documentales, electrónicas u otras que por su naturaleza resulten inviábiles o complejas para la adopción del citado autor-fecha, sugerido en estas normas, puede recurrirse u optarse por el citado al pie de página.

6. Referencias bibliográficas

Las referencias (bibliográficas, hemerográficas, orales y/o documentales) se presentarán al final del texto, según lo establecido en el Reglamento para la presentación de trabajos en la Universidad del Zulia. El orden de las referencias es alfabético por apellido. Las diferentes obras de un mismo autor se organizarán cronológicamente, en orden ascendente, y si son dos obras o más de un mismo autor y año, se mantendrá el estricto orden alfabético por título.

Instrumento de Evaluación del Árbitro

I. - Criterios formales o de presentación

CRITERIOS DE EVALUACIÓN	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	DEFICIENTE	OBSERVACIONES
Originalidad, pertinencia y adecuada						
Extensión del título.						
Claridad y coherencia del discurso.						
Adecuada elaboración del resumen:						
contiene abstract y palabras claves; indica						
objetivo, metodología y resultados.						
Organización interna del texto.						

II. - Criterios de contenido

<i>CRITERIOS DE EVALUACIÓN</i>	<i>EXCELENTE</i>	<i>MUY BUENO</i>	<i>BUENO</i>	<i>REGULAR</i>	<i>DEFICIENTE OBSERVACIONES</i>
dominio de conocimiento evidenciado.					
Rigurosidad científica.					
Fundamentación teórica y metodológica.					
Actualidad y relevancia de las fuentes consultadas.					
Aportes al conocimiento existente.					

III. – Sugerencia de publicación

De acuerdo a la información obtenida usted recomendaría (favor marcar con una X):

Publicar sin modificaciones: _____ Publicar con ligeras modificaciones_____

Publicar con modificaciones sustanciales _____ No publicar_____

Fundamentación de la decisión:

Contenido

8 Presentación

Thaís Ferrer

9 María Alejandra Rosales Lobo.

Tourist equipment in the cacute parrish, Rangel Municipality, Mérida State.

Equipamiento turístico presente en la parroquia Cacute, municipio Rangel del estado Mérida.

25 Ismar Millano, Pedro López, Luisenia Fernández.

An approach to accommodation services in Maracaibo's oil period: 1920 – 1960.

Un acercamiento a los servicios de alojamiento en la Maracaibo petrolera: 1920-1960.

41 Leriz Camacaro Sierra, María del Pilar González, Ana Barboza.

The patrimonial house as hostel-type lodging in Santa Lucía, Maracaibo.

La casa patrimonial como alojamiento tipo posada en Santa Lucía de Maracaibo.

57 Rafael Palmera Crespo, Jhon Fredy Asprilla Mosquera.

Totten canal in the Departments of Atlántico and Bolívar, Colombia. History, construction and environmental impact.

Canal de Totten en los departamentos de Atlántico y Bolívar de Colombia. Historia, construcción e impacto ambiental.

74 Luz Mely Rivas.

Pattern language in open spaces: squares of Bolívar Parrish in Maracaibo.

El Lenguaje de patrones en los espacios abiertos: plazas de la Parroquia Bolívar de Maracaibo.

89 Pardo Alvarado Yovannys.

Didactic cinema, script and audiovisual filmmaking as an alternative for teaching and research in programs of architecture and urbanism.

Cine didáctico, guion y realización audiovisual como alternativa de docencia e investigación en programas de arquitectura y urbanismo.

106 Enio Ortiz.

Impact of Venezuelan automotive commercial policies in the assembling industry of armed vehicles.

Impacto de la política comercial automotriz venezolana sobre la industria del ensamblaje de vehículos armados.

127 Normas para la presentación de trabajos

