



Revista de Artes y Humanidades UNICA

ISSN: 1317-102X

revista@unica.edu.ve

Universidad Católica Cecilio Acosta

Venezuela

Camacaro Sierra, Leriz del V.; Caldera de Ugarte, Nelly A.; Cestary Colmenares, Janet T.  
Turismo, recreación y transporte en Maracaibo. Finales del siglo XIX y principios del siglo XX  
Revista de Artes y Humanidades UNICA, vol. 8, núm. 20, septiembre-diciembre, 2007, pp. 85-108  
Universidad Católica Cecilio Acosta  
Maracaibo, Venezuela

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=170118399005>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



## **Turismo, recreación y transporte en Maracaibo. Finales del siglo XIX y principios del siglo XX**

---

CAMACARO SIERRA, Leriz del V.;  
CALDERA DE UGARTE, Nelly A.  
y CESTARY COLMENARES, Janet T.

---

*Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad del Zulia,  
lerizc@cantv.net; nacdu@hotmail.com; jcestary@hotmail.com*

### **Resumen**

El artículo describe y relaciona la actividad turística y recreativa, en la ciudad de Maracaibo a finales del siglo XIX y principios del siglo XX; las características y acontecimientos del transporte terrestre, acuático y aéreo; en este período. De la revisión documental se concluye acerca de las difíciles condiciones de los viajes turísticos por motivos de negocios, hacia los estados andinos y Colombia, el lago de Maracaibo como principal recurso para la recreación, conjuntamente con las plazas, el boulevard y el teatro Baralt, los clubes sociales, y las casas de hatos y la evolución del transporte terrestre urbano (tracción a sangre-tranvía-automóvil), acuático (piragua-goleta-barco de vapor) y aéreo (globo aerostático-biplano- hidroavión).

**Palabras clave:** Turismo, recreación, medios de transporte.

*Tourism, recreation and transportation in Maracaibo.  
At the end of the XIX<sup>th</sup> and beginning of XX<sup>th</sup> centuries*

### **Abstract**

The article describes and relates tourist and recreational activity in the city of Maracaibo at the end of the XIX<sup>th</sup> and the beginning of the XX<sup>th</sup> centuries, including characteristics and happenings in terrestrial, aquatic and aerial transport for this period. The documentary review concludes that conditions were difficult for tourist trips for business

Recibido: Junio 2007

Aceptado: Agosto 2007

reasons toward the Andean states and Colombia. Lake Maracaibo was a principal source of recreation, together with the squares, the boulevard and the Baralt theater, social clubs and country houses. In addition, the study presents the evolution of urban transport: terrestrial (animal-drawn conveyances-trams-automobile), aquatic (canoe-schooner-steam boat) and aerial (aerostatic balloons –biplane– hydroplane).

**Key words:** Tourism, recreation, transportation modes.

## 1. Introducción

El turismo y la recreación son necesidades del ser humano, dado que le permiten realizar actividades propias del ocio y del uso del tiempo libre para recuperarse de la rutina diaria y volver a enfrentarse a sus responsabilidades cotidianas.

Esto implica un desplazamiento, bien sea en un área geográfica dentro del entorno habitual de la persona o fuera de él, cuando se trata de la recreación, si se dispone de mayor tiempo para pasar una o más noches en un sitio diferente al habitual, siempre que se pernocte, se trata entonces de turismo.

Para que se puedan desarrollar las actividades turísticas y recreativas, se requieren de unas condiciones mínimas, que tienen que ver con la accesibilidad y el transporte, hacia los recursos o atractivos naturales y culturales, y la existencia de ciertas facilidades turísticas, como por ejemplo: alojamiento, alimentación y bebidas, clubes sociales, parques, plazas, entre otros.

El presente artículo tiene como objetivos, en primer lugar describir como se desarrollaba la actividad turística y recreativa de los residentes, criollos y extranjeros, de la ciudad de Maracaibo a finales del siglo XIX y principios del siglo XX; y en segundo lugar, cómo los acontecimientos que en materia de transporte terrestre, acuático y aéreo que se sucedieron en este período, contribuyeron, facilitaron o afectaron la realización de esas actividades.

La metodología utilizada en la elaboración del presente trabajo está centrada en el arqueología y revisión de fuentes bibliográficas primarias y secundarias, entre las cuales se encuentran escritos realizados por autores de la época, revistas de ese período como *El Zulia Ilustrado*, entre otros y su respectivo análisis descriptivo.

Este artículo se divide en cinco partes, la primera describe el turismo y la recreación, la segunda el transporte y la accesibilidad según una clasificación asumida, la tercera referida al contexto general de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, la cuarta la ciudad de Maracaibo, y la quinta el transporte y su relación con el turismo y la recreación en la ciudad de Maracaibo, estas dos últimas partes están referidas al período cronológico indicado anteriormente, y finalmente se presentan las conclusiones.

## **2. El turismo y la recreación**

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT, 1999), el turismo implica pernoctar en un lugar distinto del entorno habitual, y en relación a la recreación, el desplazamiento implícito no requiere pasar la noche en otro lugar, así por ejemplo, se puede ir a un parque y regresar unas horas más tarde, cuando se está realizando esta actividad.

Generalmente cuando se hace referencia al turismo y a la recreación, los principales motivos del desplazamiento están relacionados con: visitas a familiares y/o amigos, vacaciones y/o recreación, negocios o motivos profesionales, actividades culturales, actividades religiosas, actividades deportivas, por estudios, entre otros.

Según los planteamientos anteriores, el hecho turístico y recreativo se desarrolla sobre el territorio, donde intervienen una serie de componentes que pertenecen a lo que se denomina “el espacio turístico”. Algunos de esos componentes son: los recursos o atractivos naturales y culturales, las facilidades turísticas (alojamiento, alimentación y bebidas, clubes sociales, parques, plazas, entre otros), la accesibilidad y el desplazamiento a través de algún tipo de medio de transporte.

En este sentido, el turismo como actividad socioeconómica, está condicionado por los distintos medios de transporte terrestre, acuático y aéreo, que facilitan la distribución geográfica dentro y fuera del destino turístico, de acuerdo a las necesidades y expectativas de los usuarios. La selección de un medio de transporte obe-

dece a ciertas consideraciones como: distancia a recorrer, tiempo, comodidad, precio, rapidez, y seguridad, de acuerdo a las diferentes opciones que existan para llegar hasta el sitio seleccionado.

Así, el conocer información relacionada con los medios de transporte, y su correspondencia con el desplazamiento de personas por los distintos motivos indicados anteriormente relacionados con el turismo y la recreación, de los residentes en la ciudad de Maracaibo de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, permite comprender y analizar entre otros aspectos, la vida cotidiana y costumbres de la época, a través de las referencias que relatan esos momentos históricos.

### **3. El transporte y su clasificación**

La evolución del transporte responde a las necesidades sociales, económicas y políticas de la humanidad, de ahí que el crecimiento demográfico, la producción de riquezas y la división política territorial hayan incidido en el desarrollo del mismo, condicionando su forma, capacidad y rapidez; por ello, el transporte es considerado como un medio capaz de movilizar grupos de individuos locales o foráneos, de un lugar a otro, donde sus tipologías y características varían en función de las necesidades del usuario, del espacio físico en el cual se desarrolle y de los servicios conexos del mismo.

En esa dirección, los medios de transporte constituyen un elemento dinamizador de la sociedad, al estimular la integración económica y social de diversas regiones geográficas y participar de forma sustancial en la comunicación entre personas, así como facilitar la difusión cultural, el entretenimiento y el aprovisionamiento de bienes y servicios (De La Torre, 2000).

Esa integración se logra a través de la accesibilidad, que representa el espacio transitable que conecta a dos o más puntos geográficos facilitando la comunicación y el intercambio de bienes y personas.

Desde esa perspectiva, en el ámbito turístico, la accesibilidad juega un papel de vital importancia, puesto que, permite al turista acceder al atractivo o recurso natural y cultural que motiva el viaje y facilita el desplazamiento desde su lugar de residencia habitual. Para el caso de realizar actividades recreativas, la accesibilidad asegura el desplazamiento de ida y vuelta en el mismo día.

Según Caldera y otros (2004), la clasificación del transporte y la accesibilidad con fines turísticos, contempla la desagregación de este subsistema en las categorías y subcategorías, entre las primeras se encuentran: medio terrestre, medio acuático y medio aéreo, y en subcategorías, tipos y clases, la cual se asume pertinente para describir las características de las diferentes modalidades del transporte usados para las actividades turísticas y recreativas de la época.

La *categoría medio terrestre*, se refiere a la estructura lineal física ubicada sobre, debajo y elevada (con apoyo al nivel de la tierra), que sirve para desplazar personas, mercancías y vehículos. La accesibilidad está representada por el espacio terrestre transitable que comunica entre sí a las regiones permitiendo el traslado de personas de un sitio a otro. Para facilitar la movilización han de existir los servicios de transporte terrestre y los servicios conexos a este.

Aplicando este modelo de accesibilidad y transporte al área y época en estudio se evidencian algunos componentes y características del subsistema, en el caso de la vialidad urbana, estaba conformada por calles estrechas estructuradas en una retícula o damero propia del periodo colonial, en tanto la vialidad extraurbana se extendió hacia el norte y sur de la ciudad como caminos o senderos, bordeando la costa del Lago de Maracaibo. En cuanto a los modos de servicios de transporte terrestre existentes pasan de tracción a sangre (burros, mulas y caballos) a coches y quitrines y posteriormente para 1884 aparece el tranvía tirado por bestias, luego éste pasa a ser impulsado por un sistema a vapor y posteriormente por propulsión eléctrica, como instalación receptora del servicio de transporte terrestre se consigue a la estación terminal de pasajeros ubicada al final de la ruta del tranvía, ya para el año 1912 aparece el transporte privado representado por el vehículo automotor primitivo.

En relación a la *categoría medio acuático*, está representado por el espacio acuático navegable, en el que se trasladan grupos de individuos, bienes y servicios a través de embarcaciones de diversa índole como barcos, piraguas o botes de remo, las goletas y barcos de vapor, por un conjunto de vías marítimas, fluviales o lacustres, por lo que existen diversos tipos de puertos comerciales, pesqueros y de pasajeros, que sirven de servicios conexos a estas.

Finalmente se encuentra la categoría medio aéreo, es el medio en el cual se pueden desplazar grupos de personas, bienes y servicios en unidades de transporte aéreo que están íntimamente relacionadas con los servicios conexos como la plataforma para hidroaviones; el tránsito dentro de este medio se hace a través del espacio aéreo navegable previamente establecido por el Instituto de Aviación Civil. Entre los modos existentes para la época, se pueden mencionar: el globo aerostático, el biplano (1912) y el hidroavión (1923) (Cuadro 1).

### **Contexto general de finales del siglo XIX y principios del siglo XX**

En el contexto nacional, para Rodríguez (1987), el período comprendido entre los años 1870 y 1920, denominado “la etapa nacional agraria”, se caracterizó por el comienzo de una fase de organización y recuperación económica, posterior a la etapa crítica de las guerras federales, basada en la economía agraria de exportación, sustentada específicamente por la expansión del cultivo del café en la Región Andina.

También, comienza a implementarse ciertas líneas del “proyecto nacional” de la época, en el marco de una estrecha vinculación con las regiones de desarrollo capitalista, incrementándose inversiones del capital financiero internacional correspondientes a grupos anglo-holandeses y alemanes, en las áreas de agricultura y ganadería, y en las obras de infraestructura, especialmente relacionadas con la accesibilidad y el transporte, que sustentan el proceso de exportación de materia prima e importación de bienes industriales.

**Cuadro 1**  
**Clasificación de la Accesibilidad y el Transporte en la ciudad**  
**de Maracaibo entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX**

Categoría	Subcategoría	Tipos	Clases
1. Medio terrestre	1. Espacio terrestre transitable	1. Sistema de vialidad urbana	1. Calles
		2. Sistema de vialidad extra-urbana	1. Caminos o senderos
	2. Servicio de transporte terrestre	1. Modos de servicio	1. Tracción a sangre (burros, mulas y caballos) 2. Coches y quitrines 3. Tranvía (1884), tracción a sangre, vapor y eléctrico. 4. Automóvil (1912)
	3. Servicios conexos al transporte	1. Terminales o paradas de pasajeros	1. Final ruta del tranvía (1884)
2. Medio acuático	1. Espacio acuático navegable	1. Rutas acuáticas	1. Lacustres 2. Marítimas 3. Fluviales
	2. Servicios de transporte acuático	1. Modos de servicio	1. Piraguas o botes de remo 2. Goletas 3. Barcos de vapor
	3. Servicios conexos al transporte	1. Puerto de Maracaibo	1. Comercial 2. Pesquero 3. Pasajeros
3. Medio aéreo	1. Espacio aéreo navegable	1. Rutas aéreas	1. Internacional 2. Nacional 3. Regional 4. Local
	2. Servicios de transporte aéreo	1. Modos de servicio	1. Globo aerostático (1912) 2. Biplano (1912) 3. Hidroavión
	3. Servicios conexos al transporte	1. Aeródromos	1. Plataforma para Hidroaviones. Plaza del Buen Maestro (1923)

Fuente: elaboración propia a partir de Caldera y otros (2004). Clasificación del Subsistema de Accesibilidad y Transporte del SIGTUR-Maracaibo.

En el caso de Maracaibo, funcionó por su privilegiada ubicación geográfica como ente articulador entre las áreas productoras Andinas y de la cuenca lacustre, y el centro de los negocios atlánticos: el Caribe. Así se constituyó para este período, según Cardozo (1991:7) en el “eje fundamental de una economía agroexportadora e importadora de bienes industrializados” que abastecen las áreas productoras caribeñas y parte de Colombia.

De esta forma la ciudad de Maracaibo, en el último cuarto del siglo XIX, se caracterizó por una creciente economía, centrada en el comercio del café. Estuvo marcada por la idea de progreso y civilización, impulsada por los representantes del gobierno nacional del General Antonio Guzmán Blanco, en particular el Ing. Jesús Muñoz Tébar desde la Presidencia del Estado, los comerciantes criollos y extranjeros, los intelectuales y la clase elitesca local.

Según Bermúdez (1995:26),

Maracaibo vive un proceso de expansión económica, que la coloca en la onda de la modernidad y progreso, tan en boga en el pensamiento liberal del mundo, imperante durante este siglo. Los sectores dominantes logran una estabilidad que unida al apoyo del gobierno local se traduce en la construcción de una ciudad según sus necesidades, intereses y aspiraciones; creando espacios y lugares en los cuales pudieron desarrollar su vida cotidiana de trabajo, esparcimiento y vida familiar.

De hecho, para la última década del siglo XIX, según Romero (1983) Maracaibo avanza con su pequeña industria, actividades agropecuarias, comercio, fe religiosa, interés por la investigación científica, promoción del arte, cultura, actividad del puerto, pudiéndose resumir esta situación en algunos hechos importantes:

- El Zulia recobra su soberanía de Estado Federal, en mayo de 1890. Para el año 1881, Falcón y Zulia fueron fusionados como un solo Estado y Capatárída nombrada como capital, por una maniobra de Guzmán Blanco;
- Se instala La Universidad del Zulia en el Templo San Francisco, el 11 de septiembre de 1891;

- Se constituye la Cámara de Comercio de Maracaibo en 1895;
- Se inician en la ciudad las prácticas del deporte, especialmente béisbol, tenis, fútbol y posteriormente el ciclismo.
- Cae en octubre de 1899, el gobierno constitucional del General Ignacio Andrade, quien tomó posesión en febrero de 1900.
- Desde 1900 a 1920, corresponde a los inicios de los gobiernos andinos de Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez.
- Además, para 1914 se inicia la explotación petrolera en el Zulia, que coincide con el inicio de la primera guerra mundial (1914-1918).

**La Maracaibo de finales del siglo XIX y principios del XX: “La etapa nacional agraria”, período comprendido entre los años 1870 y 1920**

Maracaibo era una ciudad de aproximadamente 30.000 habitantes, contaba con 55 calles y 50 manzanas, al sur alcanzaba al lago en la calle La Marina, y por el este por El Milagro; estaba conformada por cinco parroquias: Bolívar, Santa Bárbara, Chiquinquirá y San Juan de Dios, Santa Lucía y Cristo de Aranza.

Maracaibo conservaba todavía en sus aspectos urbanos, en su medio físico, la imagen y configuración típica de la época llamada colonial, con ciertas modificaciones en algunas casas, edificios públicos o comerciales, iglesias y plazas.

Para el año 1883, el Teatro Baralt, presentaba una capacidad 1.000 personas Petit y otros (1998:92) constituyéndose este lugar en un atractivo cultural para ese momento histórico, y que ha perdurado en el tiempo puesto que actualmente se mantiene. Según Bessón (1951:41,43), en el teatro se presentaban “pequeñas comedias, tragedias y cuadros vivos inspirados en las sagradas escrituras”, y poseía “un jardín muy bien presentado con una hermosa verja de hierro, un botiquín y un restaurante”. Anteriormente las

manifestaciones artísticas se realizaban al aire libre, y posteriormente bajo toldos y rudo escenarios de madera.

Según Rodríguez (1987:31),

La plaza y el Boulevard Baralt con su tratamiento arbolado, conforman un espacio multifuncional con sus “cafés” al aire libre, donde se reúnen la intelectualidad de la Maracaibo del 900, y los grupos de ciudadanos prominentes, es también con su mercado y malecones, el centro cotidiano de la actividad comercial; dinámico, vivo, de uso intenso y centro de interrelación de los distintos sectores sociales de la ciudad. La Plaza Mayor, vínculo espacial de las funciones religiosas y de gobierno, tiene un uso más restringido y formal; es el espacio de encuentro de las señoras de la sociedad marabina, es el paseo formal de las familias que escuchan las retretas dominicales, es el lugar de los actos patrióticos y académicos; es en síntesis el espacio de las instituciones formalizadas.

Es importante destacar las actividades recreativas que se desarrollaron en la plaza- boulevard Baralt, inaugurada el 24 de octubre de 1888, durante el período de estudio (Romero, 1983):

- Elevación de un hombre colgado de un trapecio en un globo aerostático.
- Concentración de carrozas en las fiestas de carnaval, juegos populares, fuegos artificiales y baile de disfraces.
- Celebración del primer centenario de la Independencia, 19 de abril de 1910. El boulevard fue iluminado especialmente y engalanado con banderas y arcos alegóricos.
- Los sábados por la tarde se disfrutaba de intervenciones musicales, llamadas “sabatinas”.
- Los domingos por la mañana, después de la misa de las 10 celebrada en el Convento, la gente se reunía para la tertulia bajo la sombra de los árboles del boulevard.
- Espacio público para recibir altos personajes, coronar reinas, actos culturales y artísticos, mítines políticos, concentraciones gremiales, manifestaciones religiosas y hasta para la revuelta armada.

- Divulgar por las tardes los titulares de los periódicos del día siguiente, a través de pizarras en sitios estratégicos del boulevard.

Además, en los alrededores existían diversas facilidades turísticas, tales como los bares La Zulianita y El Centro de la Juventud, y el Café América, donde se reunían para la tertulia diaria poetas, políticos, hombres de empresa, periodistas, entre otros, para tratar negocios o algún otro asunto importante.

Contribuían a darle al boulevard una característica peculiar, la convergencia de las líneas de tranvías que hacían el transporte de pasajeros entre este espacio público y las zonas residenciales de los sectores El Milagro y Los Haticos. Además, frente al convento se localizaba la estación de coches tirados por caballos, encontrándose con capacidad de transportar de dos a cuatro personas, así como también el coche común y los quitrines, que eran de un solo asiento.

Entre 1870 y 1900, según Bermúdez (1995:2): “se produce la modificación de la imagen urbana de Maracaibo...se introducen novedades en el transporte público y comercial-lacustre con la aparición del tranvía y la modernización de la flota naviera”.

Se desarrolla en este período una intensa actividad en la ciudad de Maracaibo, modernizando sus infraestructuras de soporte de la vida urbana; así en 1879 se instala el teléfono, 1883 el tranvía, 1886 el ferrocarril de la Ceiba, en 1888 el alumbrado público eléctrico, en 1890 se construyen nuevos puentes sobre cañadas, aceras y se revisten algunas calles con adoquines.

Según la revista *El Zulia Ilustrado* (1965: XIII): “ya en 1884 la comunicación del centro de la ciudad con los alrededores se hacía en tranvías de tracción animal, como en Estados Unidos”.

Según el Anuario Estadístico de la Sección Zulia del año 1888, Maracaibo en el rubro comercio existían 331 empresas comerciales, entre las que se incluyen una línea de vapores y 25 establecimientos de hotelería, restaurantes y fondas.

Es importante destacar el rol de las áreas suburbanas de la ciudad, constituidas por Los Haticos, El Milagro, Bellavista y Delicias. Primero Los Haticos y luego El Milagro, comenzaron a ser

asiento de grandes casas no apareadas, que se utilizaban como hatos de recreo, “donde la clase alta pasaba sus fines de semana y días festivos” (Rodríguez, 1987:37).

De esta manera, el borde costero de Los Haticos, desde el Puente El Manglar hasta la cañada El Chocolate, vinculada a la ciudad por el Camino Real Los Haticos, se convirtió en el primer paseo principal de la ciudad hasta la primera mitad del siglo XX, considerada “la principal atracción...en medio de un bosquecillo de cocoteros a orillas del lago” (Rodríguez, 1987:37).

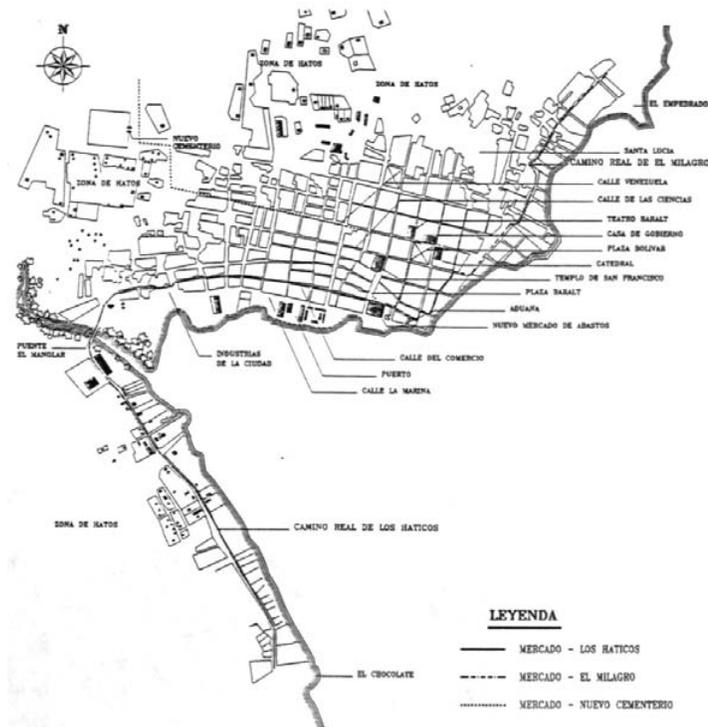
Allí se ubicaron los hatos de recreo de la colonia extranjera radicada en Maracaibo, constituida por alemanes y otros extranjeros ligados al comercio de importación y exportación. Esta zona tradicionalmente había sido ocupada por hatos pertenecientes a maracaiberos dedicados al cultivo y a la cría de ganado y aves de corral (ver Plano 1).

Antón Goering, viajero alemán, describió las “casas de Los Haticos”, donde se reunían los maracaiberos y extranjeros los días de descanso, de la siguiente manera:

estos haticos están frente a la ciudad, en medio de un bosquecillo de cocoteros, también a orillas del lago, con gran número de casas de baño unidas a tierra firme por puentes bastante largos. Allí, particularmente los domingos...jinetes elegantes sobre ligeros caballos goajiros, van de paseo desde la ciudad en compañía de criollas graciosas que manejan sus monturas con habilidad, y salen a acogerlos sus amigos y parientes...Después del almuerzo se hace la siesta en la hamaca y hacia la tarde vuelve a animarse todo. Muchas lanchas y botes entretienen también la comunicación por el lago entre la ciudad y Los Haticos, durando la travesía de diez a quince minutos (Bermúdez, 1995:20).

En estos hatos se desarrollaban actividades recreativas y deportivas como: los bolos, croket, tiro al blanco, tenis, vela, competencia de remos, degustar comidas típicas, veladas musicales, teatrales o alegóricas, o una amena conversación. También paseos en mula o en lancha organizados (Bermúdez, 1995:24).

TURISMO, RECREACIÓN Y TRANSPORTE EN MARACAIBO.  
FINALES DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL SIGLO XX



Fuente: Bermúdez, N., Portillo, I. (1995).

**Plano 1**  
**Maracaibo para finales del siglo XIX y principios del siglo XX.**  
**Indicación de las rutas de los tranvías de tracción animal.**

Además, las casas de baño se utilizaban para disfrutar de las refrescantes aguas del lago en privado, deslizándose el y la bañista a través de una rampa conectada a su piso de madera. Asimismo, poseían una extensa pasarela que las conectaba a tierra firme (Foto 1).

Para acceder desde el centro a estas áreas suburbanas, se utilizaban además de burros, mulas, caballos, botes de remo, el tranvía, haciéndose el recorrido en caballo alrededor de una hora.

CAMACARO SIERRA, Leriz del V.; CALDERA DE UGARTE, Nelly A.  
y CESTARY COLMENARES, Janet T.



Fuente: López, Eduardo. (1888). *El Zulia Ilustrado*.

#### **Foto 1**

#### **Casas de baño de las viviendas de hatos de Los Haticos.**

Es importante destacar que la colonia alemana en Maracaibo para el período, era la más numerosa y económicamente poderosa. Actuaban como agentes de casa matrices de varias ciudades alemanas, cuyo contrato incluía el derecho a vacaciones pagadas en su lugar de origen.

Los alemanes se reunían, en los clubes sociales del centro de la ciudad para la tertulia vespertina una vez finalizada la jornada de trabajo, entre los cuáles se encontraba el Club del Lago.

Según la revista *El Zulia Ilustrado* (1965:87):

Como punto de recreo diario cuéntese el llamado Club del Lago, a la derecha de la Aduana e inmediato al lago, con un lindo jardín sombreado por cocoteros, donde hay un excelente sitio para bañarse y donde se reúnen por las noches venezolanos y extranjeros, muchos de ellos enlazados por el matrimonio.

Es interesante resaltar la descripción evocadora de la ciudad de Maracaibo que hiciera el Dr. José Domingo Leonardi en el año 1917, al celebrar la Sociedad Médico-Quirúrgica del Zulia sus 25 años:

Era un pueblo grande con algo menos de 50.000 habitantes, aislado físicamente de la República y del exterior por penosas y largas rutas de navegación primitiva; en conexión con trochas de ferrocarril y caminos de bestia hacia el interior, o, al exterior, por itinerario regular de barcos cargueros o americanos y un viaje quincenal al norte en modesto, pequeño y lento barquito de pasajeros con 10 días de travesía a Nueva York. Apenas circulaban los primeros carros a motor de explosión y la colectividad carecía de elementales servicios públicos de agua, calles asfaltadas, drenajes, y otros (Romero, 1983:41).

La cita recoge un momento histórico, dando una visión objetiva del ambiente urbano, de la accesibilidad y el transporte de la ciudad, internamente y con el exterior.

### **El transporte y su relación con el turismo y la recreación en la Maracaibo de finales del siglo XIX y principios del XX**

Guerrero (1970: 96, 97), expone en las memorias de Antón Goering:

Como la ciudad de Maracaibo no produce nada a causa de la esterilidad de su suelo, siendo sólo depósito y suelo para los productos que vienen del interior, hay que hacer frecuentes viajes a estos puntos, especialmente a las provincias de Mérida, Trujillo, Táchira y aún hasta el país de Colombia, en Cúcuta...De la orilla meridional del Lago arrancan las tres comunicaciones principales con el interior a través del llano del Zulia hasta las mesetas: una por el río Catatumbo, que es el camino más largo, y que une los distritos de Cúcuta con el Lago; cerca del río Escalante, que desemboca en San Carlos, hay el segundo camino o vía terrestre; y el tercero, que conduce a las provincias de Trujillo y Mérida, arranca de los puertos de Mopore y La Ceiba. El tráfico entre éstos y Maracaibo se hace por pequeñas embarcaciones que emplean unas 24 horas para llegar de un punto a otro y tienen por tripulación a naturales del país de color, muy prácticos del mar....Aprovechando para hacer esta excursión la compañía de otras personas cuyos negocios les llamaban a visitar sus correspondientes de las cordilleras...

Así como también comenta (99):

Los caminos que conducen de la costa al interior y que atraviesan los bosques, no son carreteras formales ni menos calzadas. Eran en un principio senderos o caminos de herradura abiertos en el laberinto de árboles, que se han ido ensanchando a medida que se han visto más frecuentados por trajineros, jinetes y carros, hasta adquirir el carácter de carreteras...

Considerando la situación planteada, de entrada se interpreta que la accesibilidad a los lugares circunvecinos era difícil para el viajero, en este caso de negocios, y a todo el que por otros motivos, necesitare trasladarse a los destinos andinos o al país vecino: Colombia, debido a las largas horas de recorrido, a las condiciones del sistema de transporte existentes en la época para realizar viajes, y a lo riesgoso del mismo.

#### *Categoría Medio Terrestre*

En un poblado de reposado desarrollo y ritmo de crecimiento discreto, como lo fue Maracaibo, no se hacía necesario el transporte urbano público tal como se conoce hoy, ya que el poblado era accesible al peatón, el cual se desplazaba por distancias muy cortas hacia los lugares de destino; y en casos de cierta índole y alcance, el transporte tracción a sangre prestó el servicio por largo tiempo, a través de los burros, mulas y caballos.

Así a finales del siglo XIX, se inaugura en la ciudad de Maracaibo, el primer transporte público de pasajeros: “el tranvía de mulita”. Este “tram-way”, tracción a sangre, inicia sus servicios el 5 de octubre de 1884, con una línea de 3.150 metros, que cubre la ruta desde el Centro-Mercado Principal hasta el aldeaño Los Hatillos al sureste de la ciudad (Foto 2).

Posteriormente, el 6 de enero de 1886, se inicia una segunda ruta de 2.150 metros, comprendida desde el Mercado Principal y “Punta Rodrigo” o “Punta del Empedrado” en el Municipio Santa Lucía. Esta ruta fue prolongada 1.000 metros más, el 2 de mayo de 1889, hasta el sector de El Milagro.



Fuente: Gross, Elizabeth. (1989). Vida alemana en la lejanía.

**Foto 2**  
**El tranvía de mulita.**

Ambas rutas del tranvía, Los Haticos y El Milagro, conectan el centro de la ciudad con las viviendas de hatos, donde extranjeros y criollos se recreaban en su tiempo libre.

Esos tranvías poseían dos carros y 18 bestias de tiro. El recorrido completo de ida y vuelta tardaba entre hora y media y dos horas. Al final del recorrido se encontraba la Estación Terminal, que en realidad no existía, sólo era el final de los rieles y el comienzo del viaje de regreso a la ciudad.

Luego, el servicio se extendió con el tiempo a la barriada “Las Delicias”, cuya ruta se denominó “Tranvía Central”. La última zona residencial en disfrutar del servicio fue Bellavista, zona de las viviendas de hatos de los criollos, inaugurando el recorrido el 19 de septiembre de 1891 con el nombre de “Tranvías de vapor de Bellavista”, del tipo locomotora.

Posteriormente y gracias al servicios del tranvía, muchas de estas casas de recreo pudieron ser utilizadas como vivienda principal, y así sus moradores lograron aislarse del bullicio y la rutina de la ciudad.

Según Rodríguez (1987: 16)

la instalación de un medio mas rápido y confortable que el tradicional a lomo de mula – las líneas de tranvía por Haticos, Milagros y Bellavista – permite que muchas viviendas de hatos como las de la zona Bellavista, y las “casas de baño” a orillas del Lago, en Haticos y Milagro, se conviertan en residencias permanentes...

El tren de vapor de Bellavista, instalado a efectos de transportar carne del matadero al Mercado, estimula la ocupación permanente de la viviendas de hatos, como ya se dijo, y una expansión norte que se busca afirmar creando centros de interés recreativo como galleras y sitios de paseos campestres.

Según Bermúdez (1995: 25), en relación al desarrollo de Bellavista refiere: “El sector pudiente criollo había ubicado sus casas y villas en esa zona, imitando las que los alemanes y otros extranjeros, habían construido en Los Haticos y El Milagro”.

Este modo de servicio del tipo Tranvía, que posteriormente pasó a ser de propulsión eléctrica, subsistió hasta 1934-35, cuando se hizo imposible la competencia con los vehículos de propulsión automotorizada, cuyo primer exponente fue un vehículo Ford primitivo de tres pedales en 1912.

Así, estos vehículos automotores que se desplazaban entre las estrechas calles de la Ciudad, requirieron la necesaria construcción de un tipo de camino, de vía pública: la carretera, que fue construida con materiales como el asfalto, de macadán petrolizado o de concreto.

Es importante destacar que dado desarrollo del transporte terrestre en la Maracaibo de finales del siglo XIX y principios del XX: coche, tranvía y vehículos, se facilitaba la movilización del Maracaibero y de los extranjeros residentes desde el centro de la ciudad, lugar de encuentro y desarrollo de las principales actividades recreativas, culturales y deportivas de la época, hasta las áreas de viviendas de hatos que posteriormente se convirtieron en residencias permanentes.

### *Categoría Medio Acuático*

Para la movilización desde sitios aledaños, como las áreas suburbanas, hasta el casco central, además de los anteriores modos de transporte, también se utilizaban los botes de remo o goletas.

Por otra parte, el transporte lacustre hacía activo el comercio, ampliándose la flota naviera, y los viajes regulares entre los puertos del sur del Lago: La Ceiba, Bobures, Encontrados, La Dificultad, Santa Bárbara y la ciudad de Maracaibo. Estos viajes también se hacían por recreación e incluían recorridos por los ríos sureños Catatumbo, Zulia y Escalante.

En relación a viajes internacionales, específicamente la ruta Maracaibo-Estados Unidos, la cual se ofrecía quincenalmente, Urdaneta (1988: 21) escribió:

en los últimos años del siglo XIX, los maracaiberos que deseaban viajar a Nueva York tenían que trasladarse primero a Curazao para embarcar allí en los vapores de la línea "D" Roja, que tocaban previamente en La Guaira y Puerto Cabello y no entraban a Maracaibo a causa del estrecho calado de la Barra. Los primeros barcos que hicieron el viaje con escalas, entre Maracaibo y Nueva York fueron "El Pico", de armazón de hierro, que naufragó en las costas de Paraguaná, y el "Maracaibo" que fue reemplazado por una con casco de madera y luego por otro que contaba con estos adelantos: foque y dos velas, 250 pies de largo, 44 de ancho, capacidad para 18.000 sacos de café y 50 pasajeros en primera y 12 en segunda clase. Los maracaiberos de la época podían sentirse orgullosos de este buque, que tenía un gran salón-comedor con dos mesas y 25 asientos giratorios, salas de tertulia y de fumar, y entre los camarotes de segunda clase, tres para hombres y tres para mujeres. El viaje tardaba con buen tiempo 12 días.

Es de resaltar que esta misma travesía era necesaria para desplazarse desde Maracaibo hasta Caracas. Saliendo del puerto del Lago de Maracaibo, el primer desembarque era en Curazao, para lo cual se requería de pasaporte, se pernoctaba para continuar la

ruta hacia La Guaira o Puerto Cabello vía marítima y posteriormente iniciar un viaje vía terrestre hacia la capital.

También Urdaneta (1988: 25) señaló, en relación al barco de vapor de navegación fluvial y lacustre:

Cuando Maracaibo no estaba rodeada por un cinturón de carreteras como hoy y las comunicaciones tenían que hacerse en piraguas, la llegada del primer barco movido a vapor constituyó un formidable factor de progreso. Por cierto que en él vino el Libertador a Maracaibo, por segunda vez, en diciembre de 1826. El barco era llamado por el pueblo “El Estimbote”...y navegaba por el río Zulia. Con el tiempo se importaron otros barcos, que prestaron servicios extraordinarios durante más de ochenta años, hasta que desaparecieron cuando las piraguas adaptaron modernos motores y se pudo viajar en automóvil hacia puntos del país tan dispersos como San Cristóbal, Mérida, Barquisimeto y Coro.

Para la época se hacían por razones de negocios, viajes que realizaban los “agentes del comercio”, ofreciendo la mercancía a diferentes pueblos de los estados andinos venezolanos (Trujillo, Mérida y Táchira). Es el caso de la firma M.A. Belloso y Hermano, quien a través del Sr. Troconis como viajero, para el año 1918, realizó la siguiente travesía de seis meses, que ilustra las penalidades del transporte y las malas condiciones de las vías de comunicación hacia las afueras de la ciudad.

El viaje comenzaba en el Puerto de Maracaibo, tomando el vapor “Progreso” o “El Mara” hacia el Puerto de La Ceiba. De aquí seguían en tren vía Motatán, luego había que continuar el viaje a lomo de mula. La firma Belloso, poseía en el lugar, bestias que eran utilizadas para transportar la mercancía y al viajero. Motatán era la parada obligada del viajero, donde existían dos o tres fondas para pernoctar si era necesario, o comer, y continuar el viaje hacia los pueblos andinos.

### ***Categoría Medio Aéreo***

En el año 1912, se elevó el primer globo aerostático de humo como demostración, sobre el centro de la ciudad.

Hacia diciembre del mismo año, llegó a Maracaibo el primer avión: un biplano, que realizó un recorrido de exhibición por el cielo de la urbe maracaibera, en una época en la cual la aviación en el mundo apenas comenzaba a recorrer las primeras largas travesías.

Como puede notarse el transporte aéreo estaba muy incipiente en el período estudiado, las personas se deleitaban observando el biplano sobre la ciudad, lo que lo convierte en una actividad recreativa.

Pocos años después en 1923, se estableció en Maracaibo una empresa de hidroaviones comerciales, que a su llegada se estacionaban en las aguas al final de Bellavista, al lado oeste de la Plaza El Buen Maestro. La línea aérea SCADTA, efectuó viajes por contrato a los campamentos de las compañías petroleras y a los ganaderos, además de efectuar vuelos populares-recreativos todas las tardes sobre Maracaibo, y cubría una ruta hacia Curazao.

### **Conclusiones**

El Lago de Maracaibo es el principal recurso natural para la recreación de criollos y extranjeros, realizándose en él, paseos en bote, baños en el lago, competencias de goletas, recorridos a los diversos puertos y ríos que desembocan en el Lago, constituyendo las principales actividades de recreación y medio natural para el turismo de placer y de negocios.

Los sitios más populares para la recreación del maracaibero fueron los espacios públicos de la Plaza-Boulevard Baralt, y la Plaza Mayor de la Concordia, posteriormente plaza Bolívar. Allí se reunían las personas para conversar y disfrutar de los diferentes acontecimientos programados relacionados con la realización de actividades culturales, recreativas, políticas, religiosas y gremiales; y los domingos y días feriados acudían a esos lugares para escuchar las retretas dominicales en el Plaza Mayor, dichos lugares

se hacían mas populares aun, puesto que era allí donde convergencia el tranvía y los coches tirados por caballos, como modos de transporte.

Se inaugura el Teatro Baralt, uno de los principales atractivos culturales de la época, construido para que el Maracaibero pudiera disfrutar de las artes escénicas como actividad recreativa y cultural.

Otro sitio para la recreación y el descanso de los extranjeros, principalmente alemanes residentes en Maracaibo, lo constituían los hatos con casas de baños ubicadas en las afueras de la ciudad, específicamente al norte en el Milagro y al sur en Los Haticos, para alejarse del ruido de la ciudad, respirar aire puro, resguardar de enfermedades a las mujeres y los niños, y recrearse. Las casas de baños resguardaban a los recreacionistas del sol, mientras disfrutaban de un refrescante baño en el Lago de Maracaibo.

Antes de la aparición del tranvía, las personas se desplazaban en mulitas o caballos haciendo largos recorridos que tardaban alrededor de una hora en llegar del centro hasta los hatos. Posteriormente con el servicio de transporte a través de los tranvías, muchos de estos hatos se convirtieron en viviendas permanentes.

Al norte existía el Club del Lago, donde había la posibilidad de disfrutar de diferentes juegos y tertulias.

Básicamente se encontró información referida a los desplazamientos de personas por motivos de negocios, específicamente actividades comerciales a nivel regional, nacional e internacional, haciendo inferencias relacionadas con el turismo y la recreación, cuando el modo de transporte ofrecía el servicio de traslado de pasajeros, ofrecía además el servicio de carga de mercancías.

Los viajeros que negociaban el café de exportación y otros productos, que cubrían las rutas hacia las zonas andinas y Colombia, enfrentaban serias dificultades por las condiciones de las vías de comunicación, el largo tiempo de recorrido y los modos de transporte que incluían botes de vapor, ferrocarril y sobre todo el recorrido a lomo de mula.

En cuanto al medio terrestre, el sistema de vialidad urbana estaba constituido por calles de tierra, muy pocas con acabado de

adoquines; en cuanto a la extraurbana, eran caminos o senderos que se iban reforzando con los trajineros, jinetes y carros. Los modos de servicio eran de tracción a sangre, coches y quitrines, tranvía y automóvil. No existían paradas establecidas del tranvía, el terminal lo determinaba el final de la ruta.

En relación al medio acuático, los diversos traslados de efectuaban a través de las rutas lacustres, marítimas y fluviales, en piraguas, goletas y los barcos de vapor. Hubo un aumento de la flota naviera debido a la demanda del momento. El puerto de Maracaibo, se caracterizaba por sus actividades comerciales, pesqueras y de traslado de pasajeros. Se ofrecía una ruta a Nueva York, quincenalmente. Para viajar desde Maracaibo a Caracas, había que trasladarse primero a Curazao, para lo cual se necesitaba pasaporte, y luego a los puertos Cabello o La Guaira, y luego trasladarse vía terrestre hacia el destino final, lo que convertía el viaje en una ruta bastante larga.

En cuanto al medio aéreo, estaba incipiente en la época. Se realizaron vuelos de exhibición de un globo aerostático y de un biplano. Posteriormente el hidroavión con su plataforma ubicada en la Plaza del Buen Maestro, ofreció rutas locales, regionales, nacionales e internacionales (Curazao).

### Referencias bibliográficas

- BERMÚDEZ, N., PORTILLO, I. (1995). *Maracaibo finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. El reencuentro con la imagen de una ciudad, a través de los relatos y las fotografías*. Maracaibo: LUZ.
- BESSON, Juan (1951). *Historia del Zulia*. Tomos III, IV y V. Maracaibo: Hermanos Belloso Rossell.
- CALDERA, N., CAMACARO, L., CESTARY, J., CUBEROS, R. (2004). Sistema de Información Geográfica Turística para la Planificación del Turismo del Estado Zulia (SIGTUR-Zulia) – *Sistematización de los Subsistemas de Variables para la Determinación del Espacio Turístico del Municipio Maracaibo. Subsistema Accesibilidad y Transporte*. Pag 90. Trabajo no publicado. LUZ-IFAD, CONDES. Maracaibo.

- CARDOZO, Germán. (1991). *Maracaibo y su región histórica*. El circuito agroexportador. 1830-1860. Maracaibo: EdiLUZ.
- DE LA TORRE, F. (2000). *Sistemas de Transportación Turística*. 1ra edición. México: editorial Trillas.
- DÍAZ, Régulo (1979). *¿Quién es Maracaibo?* Maracaibo.
- GERSTL, Otto. (1977). *Memorias e historias*. Caracas: Italgráfica.
- GROSS, Elizabeth (1989). *Vida alemana en la lejanía*. Caracas: Argráfica.
- GUERRERO, Fernando. (1970). *En la ciudad y el tiempo*. Tomo I. Maracaibo.
- LÓPEZ, Eduardo. (1888). *El Zulia Ilustrado*. Maracaibo: Imprenta americana.
- MORILLO, Natalie. (2000, Marzo). *La travesía de cruzar el Lago. Tendencia*, p.38.
- OCANDO, Gustavo. (1986). *Historia del Zulia*. Maracaibo.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT). (1999). *Guía para las Administraciones locales: Desarrollo Turístico Sostenible. Una publicación de Turismo y Medio ambiente*. Madrid. España.
- PETIT, N; PORTILLO, I; SEMPERE, M.(1998). *El Teatro Baralt y la Ciudad*. Fundación Baralt. Maracaibo
- PLUMACHER, Eugene (2003). *Memorias. Cónsul de USA en Maracaibo entre 1878-1910*. Maracaibo: ciudad solar editores.
- RODRÍGUEZ, E., ETCHAVARRÍA, N., MACHADO, M. (1987). *La estructura social y la organización espacial de la ciudad de Maracaibo. Génesis y estructura de una ciudad*. Tomo 2. Maracaibo.
- ROMERO, Adolfo (1983). *Maracaibo... Un poco de su historia II*. Maracaibo: Italgráfica.
- TARRE, Alfredo (1986). *Biografía de Maracaibo*. España: Bodoni.
- URDANETA, Ciro (1980). *Maracaibo siempre*. Maracaibo: Editorial Maracaibo.
- URDANETA, Ciro (1988). *La tierra Chiquita*. Maracaibo: Editorial Maracaibo.
- VILCHEZ, Keila (2004, Septiembre 25). Los Haticos es la avenida más antigua de Maracaibo. *La Verdad*, p.C-2.
- ZODIO, F., DE LA VEGA, S., MORALES, G., MAS, R. y LOIS, R. (2000). *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. Barcelona: Editorial Ariel.