

Etapas de crecimiento de Mérida-Venezuela: de la ciudad compacta a la urbe extendida

*The growth of Mérida-Venezuela:
from the compact to the extended city*

Carlos Andrés Amaya*

Recibido: marzo, 2001 / Aceptado: mayo, 2001

Resumen

Las ciudades crecen y adquieren una forma particular en distintos contextos sociales, económicos y tecnológicos; su expansión física responde, en este sentido, a la naturaleza de los distintos factores y fuerzas –o principios organizativos– que se entremezclan para crear esas formas particulares. Una de las tareas de la Geografía Urbana es desentrañar esas formas y los procesos que las producen. La determinación de las etapas de crecimiento de una ciudad es uno de sus objetivos; se busca, por consiguiente, describir y explicar el proceso de expansión de la ciudad sobre la base de una periodización coherente, que resuma los cambios, las transformaciones más significativas o las huellas visibles. Ese es precisamente el objetivo del presente trabajo. Se intenta, en general, caracterizar las etapas de crecimiento de la ciudad de Mérida, haciendo hincapié en los elementos esenciales de la forma urbana: el plano, los edificios, el uso del suelo. En el caso de Mérida, en su espacio interno, han ocurrido importantes transformaciones en períodos históricos sucesivos. En cada uno de ellos el tejido, o la morfología urbana, responde a diversos principios organizativos de tipo social, económico y técnico, asociados a cambios que ocurren en los modelos de desarrollo del país. El primer período corresponde a la etapa colonial, el de la ciudad compacta, que perdura hasta finales de los años veinte del siglo XX. El segundo ocurre entre los años treinta y cincuenta, y se corresponde con una primera etapa de dispersión física de la ciudad; el tercero se asocia con un intenso proceso de suburbanización, que en los años sesenta y setenta produjo la coalescencia con centros urbanos vecinos; y, el cuarto, que se inicia a partir de los años ochenta, es un período de crecimiento que ha dado origen a la actual urbe extendida y difusa.

Palabras claves: Mérida; Venezuela; morfología; crecimiento urbano.

* Escuela de Geografía, Facultad de Ciencias Forestales y Ambientales, Universidad de Los Andes, Mérida- Venezuela. E-mail: carhamay@ula.ve

Abstract

Cities grow and take their peculiar form in different social, economic and technological contexts; its physical expansion is the result of the nature of distinct forces or distinct organizing principles. One of the tasks of Urban Geography is to analyze processes and forms produced in the city, in terms of description and explanation. This is precisely the aim of this article. I intend to characterize growth periods in the city of Mérida, relaying upon the essential aspects of urban form: the plan of the streets, buildings and land uses. Merida's physical growth has occurred in different well defined periods. En each urban form has been associated with changes at the local and national level, the so called models of development. The first period, the colonial or compact city, endured until the beginning of the second decade of XX century; the second one, closely related with the first wave of urban dispersion occurred the thirties and fifties; the third, associated with suburban growth, lasted until the seventies; while the fourth, the recent one, is a period of faster growth in which the city expands beyond neighboring towns giving rise to a diffused or over-extended urban space.

Key words: Mérida; Venezuela; morphology; urban growth.

Introducción

A medida que la vida urbana se difunde ampliamente en el espacio, la forma que toman las ciudades en varios períodos de tiempo y en diferentes contextos socio-económicos, no permanece constante. Por tal razón hay, siempre, un considerable interés por desentrañar las distintas situaciones técnicas, económicas y sociales –los factores y las fuerzas– que inciden en la morfología de las ciudades. A pesar de la preocupación de los geógrafos urbanos y otros especialistas por este tema, pocos recuentos comprensibles de la marca visible de las ciudades individuales –especialmente en Venezuela– han sido realizados, debido, posiblemente, a la dificultad inherente de tal tema. La dificultad es triple: la variedad de componentes que producen la morfología urbana impiden su fácil descrip-

ción, y el alto número de fuerzas que influyen esta morfología complican su explicación; además, la visión del sujeto que realiza la investigación –descripción y explicación– deja un sesgo particular de esa morfología, no necesariamente coincidente con la de otros investigadores.

Describir la ciudad es una tarea compleja. El componente más visible es el plano de las calles, el cual, entre otras cosas, puede reflejar el paulatino desarrollo de los medios de transporte. Una vez establecido el plano de una ciudad, es altamente inflexible, debido, principalmente, al capital fijo que se establece en las mismas calles y en los edificios que se localizan frente a ellas. Es igualmente inflexible, debido al complicado patrón de la propiedad de la tierra producido a lo largo de las calles. Como resultado, el plano, surgido de un grupo particular de circunstancias,

permanece, por lo general, inalterado, aun en situaciones cuando éste no pueda ser completamente apropiado para las modificaciones necesarias en un período posterior.

Los edificios constituyen otro elemento del paisaje urbano aunque mas susceptible de alteraciones a través del tiempo. Estos pueden ser reemplazados cuando son inseguros, o por efectos de un plan urbanístico, o cuando su sustitución genera un claro beneficio económico. Algunos edificios que son valorados por sus méritos arquitectónicos, asociación religiosa o por su afecto histórico, probablemente sobrevivirán por mucho tiempo.

Un tercer componente en la morfología de una ciudad está dado por las funciones realizadas en sus calles y edificios, y en otros espacios públicos y privados. La función puede influenciar la forma visible de los edificios mas aún si éstos han sido expresamente diseñados para determinado propósito, o mas sutilmente, si un cambio de uso ha ocurrido. Pero las funciones encontradas en un área particular de la ciudad pueden distinguirse en otros aspectos del paisaje urbano: la concentración de población en las calles y sus actividades dentro de los edificios, la naturaleza de los productos vendidos en las tiendas o distribuidos por los mayoristas, el tráfico en los distintos barrios, o las comunicaciones entre los ciudadanos, son rasgos tan importantes como la forma misma de las estructuras físicas.

Estos tres elementos se entrelazan en el diseño de los patrones urbanos. Los

tres tienden a cambiar a diferentes velocidades, y aunque están muy estrechamente relacionados, es posible su alteración en forma independiente. Las fuerzas que moldean la forma original del plano, los edificios y las funciones, y producen cambios sucesivos en ellos, son más diversas aún, dependiendo de la naturaleza tecnológica e incluso de los caprichos de la moda o de las ondas expansivas de la modernización. Por tal motivo, aquí se intenta distinguir algunos de los aspectos que han influenciado la morfología urbana en varios períodos de tiempo y en varios contextos socio-económicos, tomando como estudio de caso a Mérida, ciudad localizada en los Andes venezolanos. El objetivo central del trabajo, en este sentido, es el de describir y explicar el crecimiento de Mérida, tomando en consideración los factores y fuerzas que moldean este crecimiento en determinados períodos y contextos históricos, siguiendo las propuestas de Johnson (1975), de quien, precisamente, se han tomado prestadas buena parte de las ideas anteriormente expuestas, referentes a los componentes de la forma urbana. Johnson, en un capítulo de su conocido texto de Geografía Urbana, establece una estrecha relación entre la forma urbana y la sociedad urbana, de tal manera que la primera no es mas que el resultado de los cambios que se producen en la segunda. Sobre la base de estos argumentos es posible, entonces, describir y explicar el crecimiento histórico de una ciudad, en

términos de una periodización coherente.

En el caso de Mérida, en su espacio interno han ocurrido frecuentes e importantes transformaciones en períodos históricos sucesivos, aunque en unos más acentuados que en otros. En este sentido, y a tono con la necesidad de sistematizar los cambios ocurridos, se han distinguido cuatro períodos de crecimiento que van desde la fundación de la ciudad hasta los actuales momentos. En cada uno de ellos la morfología urbana responde a diversos factores o principios organizativos de tipo social, económico y técnico, asociados a cambios que ocurren en la región, en el país y en el mundo. El primer período corresponde a la etapa colonial, que perdura hasta finales de los años veinte del siglo XX; el segundo ocurre entre los años treinta y cincuenta y se corresponde con una etapa de dispersión física de la ciudad, o rompimiento del modelo colonial, mientras que el tercero se asocia con un claro proceso de suburbanización que condujo entre los años cincuenta y ochenta, a la coalescencia morfológica y funcional de Mérida con La Parroquia y Ejido, sus ciudades vecinas; y el cuarto, que se inicia a partir de los años ochenta, corresponde a la etapa actual de crecimiento, que ha dado origen a la urbe extendida y que llega hasta mas allá de otros centros urbanos vecinos como es el caso de Tabay y Lagunillas.

Este trabajo es, en buena parte, el resultado de una revisión y actualización

de otros dos realizados con anterioridad. En el primero (Amaya, 1989), se analizaron las etapas de crecimiento de Mérida hasta los años ochenta del siglo pasado, mientras que en el segundo (Amaya, 1997a), se estudió el crecimiento reciente de la ciudad. Nuevas ideas y nuevas referencias, sin embargo, han sido incorporadas: en primer lugar, se redefinieron las etapas de crecimiento y, en segundo lugar, se amplió el rango de factores y fuerzas explicativas.

La etapa colonial: la ciudad compacta

La ciudad de Mérida, al igual que la mayoría de las ciudades venezolanas y latinoamericanas en general, tiene un origen colonial. Es por ello que a continuación, el análisis se centra en la ciudad colonial, como primera etapa del desarrollo urbano.

Hardoy (1972), ha logrado caracterizar el modelo clásico de la ciudad hispanoamericana, dividiéndola en cuatro sectores bien definidos. La caracterización de esos cuatro sectores, siguiendo básicamente los lineamientos de Hardoy, pueden ser resumidos de la forma siguiente:

El sector I, el centro, estaba organizado alrededor de la plaza mayor, la cual tenía, por lo general, la forma de una manzana cuadrada o rectangular y era idéntica en sus proporciones a las de las restantes manzanas construidas. Los principales edificios

estaban ubicados alrededor de la plaza mayor: la catedral o iglesia matriz, los poderes públicos y la residencia de la autoridad suprema. Los mejores comercios y las viviendas de los principales vecinos –los comerciantes, mineros y latifundistas más fuertes y los miembros principales de la administración colonial– rodeaban los otros lados de la plaza. En este sector fueron construidos los principales conventos de las principales órdenes religiosas cuyos claustros, huertos y demás dependencias ocupaban superficies considerables; igualmente los hospitales, los colegios y los edificios de las universidades, en las ciudades que las tuvieron. Las oficinas públicas fueron ubicadas en la misma casa del gobernador, en el ayuntamiento o en edificios propios.

El sector II, la zona de transición, fue una verdadera zona intermedia donde vivían los empleados menores de la administración, los pequeños comerciantes, los artesanos libres y, en conjunto las familias blancas y mestizas de ingresos medios y bajos. A diferencia de lo ocurrido en el sector anterior, las viviendas eran de menor tamaño y sus portales eran simples y casi desprovistos de adornos. En el fondo de algunas casas persistían los huertos. El número de iglesias y comercios disminuía y la cuadrícula estaba parcialmente construida.

El sector III, los suburbios, era de edificación dispersa, ubicado en

función de un trazado que extendía el damero central. Las quintas de los suburbios se sucedían por varios kilómetros y servían como lugares de veraneo de los grupos adinerados, o producían para el abastecimiento de las ciudades.

El sector IV, más allá de los suburbios, estaba formado por granjas con características muy diferentes y con explotaciones propias de la región. Sólo residían en este sector capataces, peones asalariados y esclavos, ya que los propietarios lo hacían en la ciudad.

En el esquema de Hardoy es evidente que los dos primeros sectores formaban la ciudad colonial propiamente dicha; los restantes sectores, que mostraban una débil integración física con los primeros, constituirían el “hinterland” o área más inmediata, con características predominantemente rurales.

La ciudad colonial latinoamericana presentaba características adicionales. El mismo Hardoy (1972) señala que la expansión de las ciudades fue lenta, por lo que el sitio original pudo absorber el crecimiento demográfico sin que el entorno físico sufriera transformaciones mayores y sin que la ciudad perdiera su unidad urbanística y arquitectónica. La organización del espacio interno no mostraba signos de complejidad y no existía una especialización en los usos de la tierra. Los usos residenciales, comerciales y artesanales, señala Hardoy se mezclaban en todas las calles.

En el plano teórico, la ciudad colonial se enmarca dentro de los esquemas desarrollados por Sjoberg (1965; 1974) sobre la ciudad preindustrial. Desde el punto de vista funcional, las ciudades coloniales eran primariamente centros de gobiernos o centros religiosos y en algunos casos lugares comerciales. Su base económica, por lo tanto, era bastante débil, lo que explica, en parte, el bajo crecimiento demográfico y la lenta expansión física.

En relación a la estructura espacial interna, el escaso desarrollo de las fuerzas productivas y la incipiente división del trabajo no dieron lugar a una verdadera especialización del uso de la tierra. No existió una clara separación entre lugares de trabajo y lugar de residencia; en muchos casos servían para funciones múltiples. La segregación de usos en ese sentido era muy débil. La segregación sólo ocurrió, con mayor énfasis, en el uso residencial, como consecuencia del alto grado de diferenciación socioeconómica: las élites en el área central y los grupos desposeídos en la áreas circundantes.

La localización de las élites en el área central se explica por el prestigio que esta área adquirió dentro del esquema organizativo de la ciudad. La iglesia, el gobierno y las actividades comerciales más lucrativas se situaban en el centro, y, tal como lo señala Sjoberg (1965), eran las élites quienes controlaban dichas actividades.

El escaso desarrollo tecnológico, especialmente en el transporte, fue un

factor limitante para la expansión horizontal. No es nada casual que el fenómeno de suburbanización se dio inicialmente en los países más industrializados en el siglo XIX (Shaw, 1978; Muller, 1976) y posteriormente, en el siglo XX, en los países de menor desarrollo industrial, receptores de innovaciones tecnológicas.

Mérida colonial, como se verá más adelante, no escapa de los esquemas desarrollados por Hardoy y Sjoberg. Sin embargo, a diferencia de lo planteado por Hardoy (1972) al definir los períodos de crecimiento de las ciudades latinoamericanas, el modelo colonial no se rompió en Mérida con la llegada de la República, sino que persistió aproximadamente hasta 1930 cuando los grupos adinerados comienzan a abandonar el centro de la ciudad y, además, se inicia un proceso de separación del lugar de trabajo del lugar de residencia.

El rompimiento del modelo colonial a principio del siglo XX, y no a la llegada de la República ha sido también observado en otras ciudades latinoamericanas. Schnore (1965), en un estudio comparativo sobre la estructura interna de las ciudades de Norte América y América Latina, señala que trabajos realizados en Mérida, Guadalajara y Oaxaca (México), en la Paz (Bolivia) y en la ciudad de Guatemala –entre otras– se comprueba que el modelo colonial decayó bien entrando al siglo XX, e incluso aún persiste en algunas ciudades latinoamericanas de tamaño reducido.

Varias son las razones que pueden explicar la persistencia del modelo colonial en Mérida hasta finales de los años veinte. La base económica fue una de ellas. La agricultura era la actividad dominante de la región y no tenía a la ciudad de Mérida como centro de mercado sino a varios pequeños centros portuarios en el Lago de Maracaibo. Ello contribuyó al lento crecimiento de la ciudad por lo que no existieron presiones por la ocupación del espacio. El centro continuó funcionando como el lugar de mayor prestigio y no se observaba ningún proceso de degradación del mismo, hecho que contribuyó a fijar la población de mayores recursos en esa área. Además, el desplazamiento de las élites hacia áreas más atractivas de la periferia no fue posible sino hasta la llegada del automóvil, lo cual apenas ocurrió entrados los años veinte.

La poca presión por la ocupación del espacio fue un factor responsable de la escasa diferenciación en el uso de la tierra. El suelo urbano no adquirió el valor de cambio característico de las décadas posteriores, por lo que la renta de la tierra era relativamente baja y los fenómenos especulativos estaban ausentes. La competencia entre el uso comercial y el uso residencial fue reducida, por lo que aún coexistían lugar de trabajo y lugar de residencia.

El crecimiento de Mérida durante la etapa colonial fue muy lento. Desde su fundación en 1558 hasta aproximadamente los comienzos del siglo XVII, la ciudad apenas se extendía (véase a

Díaz Spinetti, 1979) a lo largo de unas catorce calles –entre las actuales calles 16 y 29– y a lo ancho de unas cuatro –entre las actuales avenidas 2 y 5–. Sus manzanas estaban parcialmente construidas, lo que hace suponer que la densidad de población era baja.

La organización del espacio interno respondía a la legislación urbana emanada de las leyes de Indias, en cuanto a situación y trazado. El sitio escogido fue la parte media de la terraza formada por los ríos Chama y Albarregas, la cual presentaba condiciones relativamente favorables para el trazado del plano en damero y el crecimiento posterior.

La actividad colonial de Mérida alrededor de 1600 se concentraba fundamentalmente en torno a la plaza mayor, la cual constituía el núcleo principal de la vida cívica, tal como ocurrió en el resto de las ciudades de su mismo origen (Villanueva, 1961). En su contorno se levantaron la iglesia Matriz, el palacio Consistorial y el Ayuntamiento colonial. La misma plaza se comportaba como el centro económico por excelencia –el mercado estrictamente local–, y allí mismo se celebran las más importantes fiestas religiosas y civiles (véase a Páez Rivadeneira, 1992).

La expansión de la ciudad, tal como lo señala Díaz Spinetti (1979), ocurría en forma lineal y lateral a lo largo de ejes longitudinales o rutas principales, orientados desde el noreste hasta el suroeste, siguiendo la misma dirección de la terraza. A lo largo de la calle del

Hospital (hoy avenida 4 Bolívar), de la calle Real (hoy avenida 3 Independencia), de la calle de la Barranca (hoy avenida 2 Lora) y de la calle Serrada (hoy avenida 5 Zerpa) se localizaba el mayor número de viviendas y centros civiles y religiosos. La calle de la Barranca y la calle Real, las cuales constituían las rutas que comunicaban a Mérida con otros centros poblados de la región, eran los ejes de crecimiento por excelencia.

La actividad religiosa tuvo una gran influencia en la organización del espacio de Mérida colonial de alrededor de 1600, y aún de años posteriores. De la información obtenida en Díaz Spinetti, (1979), se puede observar que para comienzos del siglo XVII, aproximadamente, en la calle del Hospital se localizaba la iglesia Matriz, el convento de San Vicente de Ferrer y el Hospital de Caridad. En la calle Real se ubicó el convento y templo de San Agustín (hoy iglesia de la Tercera) y la iglesia de Santa Cruz del Llano. Y en la calle de la Barranca se localizó la capilla del Humilladero. La importancia radica en que estas edificaciones constituían lugares permanentes de reunión y de actividades educativas y religiosas, lo cual ejercía una fuerza de atracción a ciertos sectores de la población, especialmente de los de mayores ingresos, estrechamente ligados a dichas actividades: sus viviendas tendían a estar localizadas cerca de esos centros religiosos.

La influencia de la localización de los centros religiosos se hizo sentir en otros

aspectos: la iglesia Matriz y la iglesia de Santa Cruz del Llano, por ejemplo, sirvieron de base para el surgimiento posterior de las parroquias urbanas Sagrario y Llano, respectivamente. En torno a ellas se localizaron algunas actividades administrativas propias de las parroquias, tal como ocurrió en Belén y Milla, donde las actividades parroquiales giraron en torno a sus iglesias.

Se ha visto como en los primeros años se sentaron los bases materiales del futuro de la ciudad. La presencia de la plaza mayor, la catedral y el ayuntamiento, en el área más accesible, determinaron el surgimiento del área de mayor actividad de la ciudad. Esa área se constituyó en el centro dinámico de Mérida.

La expansión posterior siguió (incluso preservando el plano cuadrículado) los ejes de crecimiento previamente establecidos. La localización estratégica de los edificios religiosos, relativamente separados entre sí, dejaron espacios vacíos que se fueron llenando poco a poco por los usos de mayor prestigio, en especial por la residencias de los grupos de mayores recursos. En realidad, el crecimiento espacial de la ciudad colonial se caracterizó, principalmente, por un relleno del interior vacío, a diferencia de lo que ocurre en la actualidad donde lo característico es el crecimiento disperso.

El crecimiento de Mérida durante los siglos XVII, XVIII y XIX debió ser similar al del siglo XVI. Aun cuando no

se dispone de información confiable sobre la población existente en los siglos anteriores al XIX, los resultados obtenidos en los primeros censos nacionales de población así lo hacen suponer. En 1873, por ejemplo, cuando se realiza el primer censo, Mérida apenas alcanza una población de 3.371 habitantes; en 1881 llega a 3.914 y en 1891 a 4.741.

Este lento crecimiento de la ciudad de Mérida no fue un hecho completamente aislado. Tal como lo señala G. Caminos (1967), la evolución de la población de la ciudad presentaba rasgos comunes tanto para la región andina como para el resto del país en general. Para G. Caminos, el lento crecimiento de la población que acusaba Venezuela durante este período era característico de toda la región andina y del resto de Mérida, como consecuencia del bajo crecimiento natural de la misma. Además es posible señalar algunos hechos particulares que contribuyeron al estancamiento poblacional de Mérida: en primer lugar, el relativo aislamiento de la ciudad con respecto a otras regiones del país debilitó los intercambios comerciales y de población, muy a pesar de la localización estratégica de la ciudad y de las condiciones naturales-ambientales, que posteriormente ejercieron cierto poder de atracción; en segundo lugar, los fuertes movimientos sísmicos frenaron y, en cierto modo, disminuyeron el crecimiento poblacional a la vez que redujeron el poder de atracción. En el terremoto de 1812, por ejemplo,

perecieron alrededor de mil personas (Febres Cordero, 1960) lo cual contribuyó a reducir notablemente su población.

El lento crecimiento demográfico repercutió en la expansión física de Mérida. Hacia mediados del siglo XIX la ciudad apenas estaba formada por unas ocho calles longitudinales partiendo de la barranca del río Albarregas hacia la del río Chama (entre las actuales avenidas 1 y 8) y unas veintitrés calles transversales, partiendo desde Glorias Patrias hasta Milla (entre las actuales calles 35 y 13). Como se puede ver, a mediados del siglo XIX, Mérida seguía siendo una ciudad relativamente pequeña, como lo había sido en siglos anteriores.

El plano de Mérida, elaborado por Gregorio F. Méndez en 1856, permite obtener una ligera impresión sobre las características de la ciudad a mediados del siglo XIX. En él se puede observar que el desarrollo de la ciudad giraba en torno al área más central y accesible constituida por la Plaza Bolívar, la catedral (en construcción), la universidad y las oficinas de gobierno; resaltaba asimismo el alto número y localización central de los centros religiosos. El trazado de la ciudad seguía la orientación de las terrazas y, la tendencia al crecimiento se orientaba a lo largo de las calles longitudinales. A excepción de la parte más central de la ciudad, las cuadrículas estaban parcialmente construidas, aunque en todo caso es evidente una contigüidad de las edificaciones,

señalado por H. Caminos (1975) como característico del planteamiento compacto español.

Los grupos más pudientes continuaron construyendo en el siglo XIX sus casas señoriales –a veces de dos plantas– cerca de la plaza mayor, reforzando así el modelo colonial descrito por Hardoy. Algunas de ellas aún se conservan, como testimonio evidente de la segregación social-residencial existente en la época (véase a Casteñón y Noguera, 1964, en relación con la localización de algunas antiguas casas coloniales lujosas que aún persisten).

Por el contrario, las viviendas de los sectores populares, localizadas en su mayor parte en las afueras de la ciudad –y que también constituyeron un elemento de la ciudad colonial– han desaparecido casi en su totalidad.

Durante el siglo XIX ocurrió una ampliación de los ejes comerciales a lo largo de las calles longitudinales más importantes: las actuales avenidas 2 (Lora), 3 (Independencia) y 4 (Bolívar). La plaza mayor (posteriormente Plaza Bolívar), donde para ese entonces funcionaba el mercado local, se consolidó como el centro de gravedad de la actividad comercial. De allí irradiaban o en torno a ella se organizaban, las actividades comerciales más importantes, además de las ya mencionadas actividades de gobierno, religiosas y educativas. Sin embargo, el espacio ocupado por la actividad comercial se caracterizó por el bajo grado de diferenciación o especialización. A lo

largo de las calles Lora, Independencia y Bolívar y cerca de la plaza mayor se localizaron tanto los establecimientos de mercancías generales, donde se vendía toda una gama de productos alimenticios, ropa, calzado, útiles domésticos, etc., así como también sastrerías, carpinterías, talabarterías y, más aún, ciertos establecimientos orientados a los servicios personales (véase a manera de ilustración el periódico *El Comercio* del año 1884). Pero un gran número de estos establecimientos combinaba varias de estas actividades y, por lo general, ocupaba una parte de la edificación que servía de vivienda a los propietarios de los mismos. A diferencia de lo que ocurre en la actualidad, donde la tendencia es a una mayor especialización en el uso de la tierra, en la Mérida del siglo XIX lo característico era la concentración de funciones diferentes en un mismo establecimiento.

Aun cuando en algunas ciudades latinoamericanas de la época colonial se pudo observar el surgimiento de barrios artesanales, ello no ocurrió en Mérida. En el siglo XIX, por ejemplo, tan solo la calle Igualdad (hoy calle 22) mostró algunas evidencias, aunque muy reducidas, de especialización. En ella se localizaron además de establecimientos dedicados a la venta de mercancías en general, imprentas (la de Juan de Dios Grillet era una de las más importantes de la época), fábricas de cigarrillos, talleres de pintura y grabados sobre mármol, talabarterías y otros establecimientos de artesanías menores. Pero a

pesar de que en la ciudad existieron éstos y otros establecimientos artesanales, dicha actividad no tuvo el suficiente impulso, a nivel de la organización del espacio, como para originar este tipo de barrios. En una ciudad como Mérida, que servía principalmente de centro de bienes y servicios a un área agrícola exportadora, la artesanía jugó un papel secundario. La mayor parte de los productos y artículos era importados. De allí la importancia numérica de los establecimientos que se dedicaron a la venta, al mayor y detal, de mercancías en general.

Hemos visto como el perímetro básico de Mérida colonial, determinado por la prolongación del plano cuadriculado, se corresponde con los esquemas I y II de Hardoy. Los alrededores de la plaza Mayor se corresponden con el sector I, mientras que los alrededores de Milla, Belén y Glorias Patrias se corresponderían con el sector II. Fuera de este perímetro, en el espacio circundante, el trazado era discontinuo y las edificaciones estaban dispersamente localizadas. Algunos espacios vecinos, hoy integrados al área urbana de Mérida, como Llano Grande y La Vuelta, con características predominantemente rurales, se hallaban ocupados por algunas viviendas vacacionales y pequeñas granjas pertenecientes a pobladores de la ciudad, lo cual en cierto modo se aproxima al sector III del esquema de Hardoy. Tulio Febres Cordero (1960) en "Memorias de un Muchacho" da una ligera idea de las

características de esta área. Además de ser lugar de descanso y de que en ellas existían pequeñas granjas, parte de estos espacios servían, incluso, como pastos públicos. Y a corta distancia de la villa, tal como lo mencionaba Depons (1930), comenzaban las plantaciones de caña de azúcar y de otros productos típicos de la región, en una forma muy similar a lo planteado por Hardoy para el sector IV de su esquema: extensas áreas cultivadas como Las Tapias, El Carrizal, La Pedregosa y la Otra Banda, que hoy en día están integradas al espacio de la ciudad, formaban parte de este sector.

El modelo colonial se prolongó en Mérida, como se vio anteriormente, hasta bien entrado el siglo XX. A finales del siglo XIX y principios del XX ocurrieron algunos cambios que contribuyeron a modernizar la ciudad, aunque sin modificar el patrón espacial. En 1881 Mérida recibió el hilo telegráfico y en 1898 la luz eléctrica (Febres Cordero, 1960); en el centro de la ciudad se construyeron el mercado y algunas plazas y monumentos (como el Cristóbal Colón, por ejemplo), lo cual contribuyó a reforzar la importancia del casco central como eje comercial y cultural. Muchas de las edificaciones, tanto en el centro como en las afueras, fueron remodeladas, e incluso, las calles, antiguamente empedradas, empezaron a ser pavimentadas (véase a Gormes Mac Person, 1930). Estos y otros cambios más, mejoraron el aspecto físico de la ciudad, aunque, como lo menciona el mismo Gormes Mac Person, el conjunto

del espacio no perdió el austero perfil de la colonia.

En el aspecto demográfico la ciudad sufrió pocas transformaciones. Como se vio anteriormente, en 1891 la población llegó a 4.741 habitantes. En 1920, casi treinta años después, la población alcanzó 5.623 habitantes y en 1926 apenas llegó a 5.945 habitantes. Es precisamente a partir de 1930 cuando la población aumentó considerablemente y cuando se inició un nuevo patrón espacial que tendió a romper con el modelo clásico colonial.

Los inicios de la dispersión: rompimiento del modelo colonial

El período que va desde comienzos del año treinta hasta finales del año cincuenta (del siglo XX) podría considerarse como una etapa de rompimiento del modelo colonial con características de transición entre la ciudad colonial y la ciudad moderna. En este período la ciudad se extendió más allá de sus límites tradicionales, el plano cuadrículado perdió continuidad y el crecimiento compacto decayó, ante el surgimiento del crecimiento disperso más característico del planeamiento norteamericano. Asimismo, la ciudad tendió a modernizarse ante la llegada de innovaciones tecnológicas, especialmente en la construcción y en el transporte: Mérida dejó de ser una ciudad eminentemente peatonal debido

a la llegada del automóvil y en ella se inició un incipiente proceso de suburbanización. Por otro lado, el patrón espacial colonial tendió a modificarse. Los grupos económicos privilegiados empezaron a abandonar el área central y el uso de la tierra se volvió más diversificado. El lugar de trabajo y el lugar de residencia tendieron a separarse uno del otro.

El carácter transicional radica en que el colapso del patrón colonial no fue definitivo, y en que la suburbanización como proceso de crecimiento y de organización del espacio interno fue apenas incipiente. Por el contrario, ambos procesos –el colapso del patrón colonial y el inicio de la suburbanización– operaron paralelamente.

A grandes rasgos se puede señalar tres hechos que ayudarían a explicar los cambios ocurridos en la organización del espacio interno de la ciudad durante este período: el crecimiento de la población, la construcción de obras y servicios públicos por parte del Estado venezolano y el desarrollo del transporte automotor. Estos hechos, íntimamente relacionados entre sí, fueron prácticamente el resultado del nuevo orden económico y social que surgió en el país, como consecuencia de los ingresos originados por la explotación petrolera al ser invertidos en un buen número de ciudades venezolanas, incluyendo a Mérida.

El crecimiento de la población se constituyó en el factor de cambio más importante en este período: la población

de la ciudad que para 1926 era de apenas 5.945 habitantes se duplicó diez años después, alcanzando una población de 12.006 habitantes en 1936 (VI Censo); en 1941 (VII Censo) aumentó a 14.544 y en 1950 (VIII Censo) llegó a 25.064 habitantes.

Las causas de este rápido crecimiento de población ya han sido explicados por G. Caminos (1967). Entre otras se destacaron las políticas de inversiones en el sector medico-asistencial, lo cual contribuyó a reducir la mortalidad y por ende, a elevar el crecimiento natural, tal como ocurrió en el resto del país. En la ciudad se crearon servicios y obras de carácter social que no sólo contribuyeron a mejorar las condiciones medico-sanitarias, sino que, como lo menciona el propio Caminos, convirtieron a Mérida en un centro de atracción demográfica con influencia, principalmente, sobre la población rural vecina. Se destacan entre los servicios y obras, el Dispensario Antivenéreo, el Dispensario Odontológico Escolar, el Servicio Prenatal y de Puericultura, el Reformatorio Infantil, el Asilo de Mendigos y el Hospital Los Andes, creados a mediados de los años treinta (G. Caminos, 1967). La construcción de la carretera Trasandina, que rompió el aislamiento de Mérida con el resto del país, reforzó el papel de la ciudad como centro de atracción demográfica.

El rápido crecimiento demográfico originó un crecimiento espacial de la ciudad que desbordó sus límites tradicionales, con la expansión de

barrios periféricos. Los sectores más afectados por esta expansión fueron precisamente El Llano y Milla, los barrios para ese entonces más alejados del núcleo central de la ciudad.

El crecimiento periférico ocurrió a lo largo de la disposición de la terraza siguiendo los ejes viales formados por el trayecto de la carretera Trasandina. Hacia el noreste la ciudad se expandió en forma lineal a lo largo del tramo que comunica a Mérida con Tabay, en lo que hoy se conoce como la Hollada de Milla. En el suroeste el crecimiento se orientó hacia la terraza de Llano Grande, donde se encontraban los ejidos de Mérida, siguiendo el tramo de la Transandina que comunica a Mérida con La Parroquia y Ejido, aunque en forma más expandida que en el noroeste, gracias a una mayor amplitud de la terraza. Ello hizo posible que el crecimiento en Llano Grande adquiriera mayor importancia y se convirtiera en el sector preferido para la localización tanto de nuevas viviendas como de edificaciones públicas y privadas no residenciales y con amplios requerimientos de espacio.

Al mismo tiempo la ciudad se extendió en sentido transversal a la pendiente de la terraza, ocupando poco a poco los espacios vacíos cercanos a los bordes de la barranca del río Chama, partiendo desde el noreste hasta la calle 25 aproximadamente. Sin embargo, este crecimiento estuvo ligado al desarrollo de la cuadrícula y se realizó en forma compacta. El crecimiento en el sentido de la pendiente de la terraza, por el

contrario, fue más disperso, modificando, incluso, el plano cuadriculado. El crecimiento transversal más allá de los bordes de los ríos Chama y Albarregas se vio imposibilitado debido a los grandes escarpes, difíciles de superar con los recursos tecnológicos de la época.

El segundo factor de cambio se refiere a la construcción de obras y servicios públicos por parte del Estado. En efecto, el rápido crecimiento de la ciudad demandó la construcción de obras y servicios públicos para satisfacer las necesidades de la población. Mérida dejó de ser un centro relativamente aislado y su hinterland se ensanchó considerablemente. Las obras a construirse debieron ser por lo tanto de alcance regional, lo cual introdujo modificaciones en los esquemas arquitectónicos. Las nuevas obras requirieron de grandes espacios, especialmente en su dimensión horizontal y ello contribuyó a modificar el espacio interno de la ciudad.

En realidad este período es uno de los más importantes en cuanto a la dotación de obras y servicios públicos en la ciudad. Muchas de las obras realizadas en esos años le imprimieron a Mérida el verdadero carácter de ciudad capital en lo funcional y en lo espacial.

El desarrollo de la vialidad interna también jugó un papel importante en cuanto a la dotación de obras y servicios públicos en la ciudad. Durante los años cincuenta se abrieron las avenidas Miranda, Gonzalo Picón, Tulio Febres Cordero y Urdaneta, lo cual permitió el

crecimiento de la ciudad hacia el suroeste y facilitó la integración del casco central con los nuevos desarrollos urbanos, incluidos el aeropuerto y las urbanizaciones y barrios que surgieron a ambos márgenes del mismo aeropuerto. Es en este período, precisamente, cuando tiende a formarse un sector urbano alrededor del casco central orientado hacia las funciones dominadas por el transporte, actividad hoy día dispersa en la ciudad.

Pero además de la vialidad, otras obras de carácter público contribuyeron a modificar la fisonomía de Mérida. Hacia la salida de la ciudad por Llano Grande, incluso antes de la construcción de las primeras avenidas de circulación rápida, se levantaron algunas obras con requerimientos espaciales difíciles de lograr en el casco central: La Cárcel Modelo, el edificio del Ministerio de Agricultura y Cría, la Maternidad, el Reformatorio Infantil, el Estadio Mérida (hoy desaparecido) y el Parque Glorias Patrias, entre otras.

La construcción del aeropuerto en Llano Grande fue asimismo una de las obras que más contribuyó al desarrollo de la ciudad. Pie del Llano, el límite inferior del aeropuerto, se convirtió, a su vez, en el límite suroeste de la ciudad al finalizar este período de crecimiento.

En el casco central se inició, en los años cincuenta, un proceso de renovación urbana con cambios arquitectónicos de cierta importancia en las dimensiones vertical y horizontal, bajo la dirección del arquitecto español Manuel Mujica

Millán. El arquitecto Mujica Millán proyectó la nueva catedral, el edificio central de la Universidad de Los Andes, el palacio de Gobierno y el Seminario Arquidiocesano: como lo señala Rondón Nucete (1977), “sus obras dieron fisonomía e identidad a la ciudad”. Años antes ya se había construido el nuevo edificio del mercado, el Palacio Arzobispal, y el primer edificio moderno de la universidad donde funcionan actualmente el Rectorado y la Facultad de Odontología, como un intento por darle esa fisonomía e identidad, hecho que se logró definitivamente con las obras del arquitecto Mujica Millán.

El tercer factor y quizás el que con mayor fuerza contribuyó a modificar el patrón colonial y a facilitar la expansión de la ciudad fue el desarrollo del transporte automotor. Hasta comienzos de los años treinta, Mérida era una ciudad eminentemente peatonal, carente, por supuesto, de transporte intra-urbano. Entre Glorias Patrias y Milla –los límites longitudinales– la distancia era de apenas unos 2,2 kilómetros: lateralmente la mayor distancia no superaba los 700 metros. De los extremos al centro (Plaza Bolívar), las mayores distancias apenas superaban el kilómetro. Pero la llegada del automóvil y su aceptación como medio de transporte intra-urbano, permitió el desplazamiento paulatino –desde el centro hacia las afueras de la ciudad– de la población, y facilitó asimismo, la expansión de la ciudad mas allá de sus límites peatonales. La llegada del

automóvil contribuyó además a una mayor movilización espacial de la población y a separar lugar de trabajo del lugar de residencia.

Los primeros automóviles arribaron a Mérida a comienzos de los años veinte, aunque su uso en un primer instante fue de carácter recreativo y estuvo limitado a algunas familias pudientes de la ciudad. Fue durante los años cuarenta y cincuenta que el automóvil se convirtió definitivamente en un elemento indispensable para la movilización espacial intra-urbana y como medio de transporte de un grueso sector de población de la ciudad. A comienzos de los años cincuenta, por ejemplo, se pavimentó nuevamente la mayoría de las calles de la ciudad, y como vimos anteriormente, se construyeron vías de circulación rápida, lo cual demuestra, en cierto modo, el impacto causado por el vehículo automotor.

El automóvil permitió el desplazamiento de los grupos mas acomodados desde el centro hacia las afueras de la ciudad. El crecimiento demográfico y el surgimiento de nuevos usos del suelo en el área mas central causó ligeras presiones por la ocupación del espacio, lo cual en cierta forma obligó a los grupos adinerados a buscar áreas residenciales menos conflictivas. La llegada del automóvil y la presencia de grandes espacios urbanizables en las afueras de la ciudad facilitó este desplazamiento. Por lo demás, el automóvil permitió el movimiento entre lugares de residencia periféricos y lugares de trabajo, compra,

búsqueda de servicios, etc., localizados en el centro. Pero además, el automóvil se convirtió en un medio de transporte público. La localización de ciertos servicios lejos del casco central, el surgimiento de barrios periféricos y la construcción de funciones gubernamentales, educativas, comerciales, en el mismo centro, hicieron necesario el desplazamiento periódico de un amplio sector de la población, sin acceso al transporte automotor privado.

El crecimiento demográfico, la construcción de obras y servicios públicos por parte del Estado y el desarrollo del transporte automotor, fueron los hechos que con mayor fuerza contribuyeron a modificar el carácter colonial de la ciudad y a dar inicio al proceso de suburbanización en este período de crecimiento.

En general, en la ciudad se inició un cambio en su aspecto tradicional. El casco central se revitalizó como el área más dinámica de la ciudad, aun cuando decayó su atracción como sector residencial. Al igual de lo ocurrido en un gran número de ciudades latinoamericanas (Yujnovsky, 1971), el casco central se convirtió en el sector urbano que experimentó los mayores cambios en el uso de la tierra. Las unidades residenciales de los grupos que se desplazaron hacia la periferia comenzaron a ser utilizadas como establecimientos comerciales e incluso como oficinas de servicios públicos y privados.

En el mismo centro de la ciudad surgieron usos comerciales y de servicios

con cierto grado de especialización. Aparecieron los primeros centros médicos y escritorios jurídicos en áreas no residenciales, lo cual es una clara indicación de que el lugar de trabajo comenzó a separarse del lugar de residencia. A la vez aparecieron locales comerciales dedicados a la venta y reparación de artefactos eléctricos, automóviles y de otras innovaciones de la época (véase los avisos comerciales del diario *El Vigilante*, desde 1930 en adelante). Todo aquello contribuyó a una mayor diversificación del uso de la tierra y a valorizar el área central como el núcleo comercial por excelencia de la ciudad.

Los primeros desplazamientos de los grupos de mayores recursos ocurrieron en forma sectorial de una manera muy similar a lo planteado por Amato (1970) para varias ciudades latinoamericanas. Los grupos adinerados buscaron los sitios que presentaban las mejores condiciones naturales, incluyendo accesibilidad y espacio disponible. En Mérida, como se vio anteriormente, estas posibilidades se dieron en el suroeste, donde la existencia de grandes espacios urbanizables y la construcción de grandes avenidas de circulación rápida les permitía una mayor movilidad y confort espacial, requeridos en los nuevos esquemas residenciales del planeamiento disperso. Es por ello que las primeras residencias de los grupos adinerados, fuera del centro, se localizaron a lo largo de las avenidas Tulio Febres Cordero, Urdaneta y

Gonzalo Picón, espacios que para ese entonces presentaban condiciones favorables desde el punto de vista de los requerimientos espaciales de este grupo económico.

El desplazamiento de los grupos económicos de mayores recursos hacia las afueras de la ciudad vino acompañado con el surgimiento de los primeros barrios marginales. En efecto, a comienzos de los años cincuenta, la población empobrecida, proveniente en su mayoría de áreas rurales vecinas y que llega a Mérida atraída por la nueva imagen socioeconómica que presentaban las ciudades venezolanas para ese entonces, y por la escasa productividad del campo, se vieron desplazados del mercado urbano de la tierra y la vivienda, e invadieron, en la mayoría de los casos, las áreas menos susceptibles de ser desalojados. De esta forma se dio un nuevo proceso de segregación residencial, que se acentuó en las décadas del sesenta y setenta con condiciones habitacionales y espaciales verdaderamente extremas: los grupos adinerados al desarrollar los espacios adquiridos a los terratenientes urbanos, construyeron buenas viviendas y mejoraron las condiciones ambientales y de servicios, y la población marginal tuvo que localizarse en áreas de mayor deterioro ambiental, carentes de infraestructura residencial.

Los mayores espacios con barrios pobres también surgieron en el sector suroeste de la ciudad. El aeropuerto sirvió de separación entre las áreas residenciales de los grupos de mayores

recursos y las áreas de grupos de menores recursos. Estas últimas se localizaron en la margen este del aeropuerto, en un cordón marginal que se extiende desde Santa Elena hasta Pie del Llano. Las residencias de los grupos de mayores recursos se localizaron, por el contrario, a la margen oeste del aeropuerto con mejores condiciones ambientales y de infraestructura y fácilmente accesible al resto de la ciudad. Los grupos de menores recursos trataron, en lo posible, de aprovechar parte de la infraestructura de las áreas residenciales de los grupos de mayores recursos especialmente en lo referente a vialidad.

El desplazamiento de los grupos de mayores recursos hacia las afueras de la ciudad y el surgimiento de barrios pobres en áreas adyacentes a aquellas permitió la concentración mayoritaria de los sectores económicamente intermedios en el casco central, en la mayoría de los casos en viviendas anteriormente habitadas por los grupos de mayores recursos. Estos grupos económicamente intermedios, muchos de ellos arrendatarios de viviendas, buscaron una localización central cerca de las fuentes de trabajo o de actividad cotidiana. En este sentido, el pago de alquiler contrarrestó los ahorros en transporte, lo cual justifica su localización central.

Es de señalar, al igual que lo hace G. Caminos (1967), que en este período, el mejoramiento de los servicios públicos, las excelencias del clima y la belleza del paisaje, unido a la apertura de la

carretera trasandina, hicieron de Mérida una ciudad turística, lo que creó una particularidad que hasta entonces no había tenido: “La de presentar una importante población flotante”. El mismo Caminos señala que a ello también contribuyó el desarrollo de la universidad, pues su presencia facilitó la celebración de congresos, convenciones, etc., de carácter científico y/o cultural. La presencia de población flotante hizo necesaria la construcción de hoteles así como la implementación de servicios conexos, lo cual influyó también en el surgimiento de nuevos usos más especializados del suelo urbano.

El crecimiento de la Universidad de Los Andes tuvo una cierta importancia en los cambios ocurridos en la ciudad durante este período. Como lo indica Rondón Nucete (1977), el mayor número de estudiantes y profesores, que para ese entonces ingresaron a la universidad, determinó la satisfacción de la demanda de nuevos y mejores servicios: En este período se expandió el edificio central y se construyó la facultad de Ingeniería, la escuela de Medicina y las residencias estudiantiles adyacentes a la avenida Tulio Febres Cordero (véase Universidad de Los Andes, 1968).

El papel de la universidad de los Andes en el crecimiento de Mérida durante estos años fue, sin embargo, muy localizado. Como se puede observar, las nuevas construcciones se realizaron dentro del perímetro básico de la ciudad, lo cual indica que el crecimiento de la Universidad, en una

primera etapa, contribuyó al relleno de los espacios vacíos del casco central, aunque como en los casos arriba mencionados, la localización se dio cerca de las nuevas vías de circulación rápida. En realidad, entre la Universidad y la ciudad se mantuvo una relación de crecimiento más o menos armónica. Para 1936 los estudiantes representaban el 1.75% de los habitantes de la ciudad; para 1950 el 3.6% y para 1958 el 4.28% (Rondón Nucete, 1977). Esta relación armónica le permitió a la ciudad absorber los nuevos incrementos de estudiantes, lo cual fue posible en el mismo casco central. Es de suponer que gran parte de las viviendas desalojadas por los grupos de mayores recursos en sus desplazamientos en las afueras de la ciudad, se convirtieron en residencias y pudieron absorber este crecimiento estudiantil. Como lo indica el mismo Rondón Nucete, esa relación armónica se perdió en años posteriores, lo que obligó a la Universidad a expandirse más allá de los límites tradicionales de la ciudad y modificó, en cierto modo, el patrón dominante de localización central-peatonal de la población estudiantil.

El carácter transicional de crecimiento y organización espacial de la ciudad de Mérida finaliza aproximadamente a finales de la década del cincuenta. En la década del sesenta se inicia un crecimiento suburbano de mayores proporciones que condujo a la formación de una aglomeración urbana que integró a Mérida con poblaciones vecinas.

La aceleración de la suburbanización: desarrollo de la conurbación Mérida-La Parroquia-Ejido

A partir de 1960 los cambios ocurridos en el espacio interno de Mérida fueron más intensos: la ciudad se expandió horizontalmente con la aparición de nuevos barrios pobres en diversas áreas de la ciudad y, verticalmente con la construcción de modernos edificios de apartamentos, oficinas y centros comerciales en el casco central y en las afueras de la ciudad. El rasgo más resaltante fue la rápida suburbanización. El automóvil se convirtió definitivamente en el medio de movilidad espacial más importante y contribuyó a una rápida interrelación de los distintos sectores urbanos y áreas funcionales. Ello trajo como consecuencia una mayor ampliación y densificación de la red vial interna, permitiendo, asimismo, una fácil comunicación entre áreas de trabajo y áreas de residencia. Al mismo tiempo aparecieron nuevos usos del suelo urbano, la mayor parte de ellos como evidentes signos de especialización, particularmente en lo que se refiere a la actividad comercial. El área comercial se expandió a través de líneas y ejes viales, e incluso surgió un nuevo sector de importancia en el suroeste de la ciudad (Glorias Patrias), como complementario del núcleo central.

La expansión suburbana se debió a varios factores. El rápido crecimiento de la población fue uno de ellos. En 1961 (IX

Censo), la población de Mérida alcanzó a 46.339 habitantes y en 1971 (X Censo), a 74.214. En 1981 (XI censo) la población de la ciudad llegó a 143.805 habitantes (y en su conjunto, la aglomeración- es decir, Mérida, La Parroquia, Ejido –los 164.316 habitantes). Este vertiginoso aumento de población hizo necesario una expansión física de la ciudad. El casco central y las áreas circundantes que surgieron en el período anterior se vieron imposibilitados de absorber los nuevos incrementos de población por lo que la expansión se realizó hacia áreas suburbanas y centros poblados vecinos. Es de hacer notar que en este período, además de la coalescencia con la Parroquia y Ejido, y gracias a la construcción de viaductos sobre el río Albarregas, se amplió considerablemente el espacio urbanizable, con la incorporación de extensas áreas de la Otra Banda.

El incremento de la población vino acompañado de una mayor ampliación de las diferencias existentes entre los grupos económicos. A la par de que se ampliaron las diferencias entre los grupos de mayores y menores recursos, crecieron los grupos intermedios formados en su mayoría por profesionales universitarios, por empleados de servicios públicos y privados y por pequeños comerciantes, etc. Estos grupos económicos compitieron en forma muy variada por la ocupación del espacio lo que dio como resultado diversos patrones de localización residencial. Los grupos de mayores

recursos siguieron —a comienzos de la década del sesenta— nuevas líneas de localización en áreas suburbanas con buena dotación de infraestructura vial y servicios públicos, en urbanizaciones de alto costo y baja densidad de población (Universidad de Los Andes, 1968), desarrollados a través de la iniciativa privada y con estilos arquitectónicos y espaciales modernos de tipo europeo y norteamericano. Entre ellas las urbanizaciones Santa María en el nordeste y San Antonio y Belensate en el suroeste.

El desplazamiento sectorial unidireccional de los grupos de mayores recursos, experimentado en el período anterior, se rompió a partir de 1960. La presencia del aeropuerto y la tendencia del crecimiento de la ciudad hacia Llano Grande, no motivó la continuidad de la localización de estos grupos hacia ese sector. Ello dio como resultado, la búsqueda de nuevas áreas, menos conflictivas y con buena infraestructura residencial, lo cual fue posible en diversos sectores de la ciudad tanto en el noreste como en el suroeste y la Otra Banda; se rompió así el esquema sectorial unidireccional estudiado por Amato (1968; 1970) en otras ciudades latinoamericanas.

A través de la misma promoción privada, grupos económicamente intermedios compitieron por su localización residencial. En el centro de la ciudad y en sectores suburbanos, por ejemplo, surgieron edificios de apartamentos destinados al alquiler o a la venta. En ambos sectores, se constru-

yeron edificios modernos, aunque, a diferencia de las urbanizaciones de altos ingresos, orientados con mayor fuerza al transporte público.

El Estado, o gobierno central, a través de organismos como el INAVI (antiguo Banco Obrero) también participó en la promoción de viviendas, con una orientación hacia la satisfacción de la demanda de los grupos económicos de bajos ingresos. Esta promoción pública estuvo destinada a la edificación de conjuntos residenciales de altas y medias densidades de población en sectores de la ciudad con bajas rentas del suelo. Se destacan, entre otros, los apartamentos en los conjuntos residenciales de Campo de Oro y Santa Juana, Humboldt y los Sausales y los programas de viviendas unifamiliares de bajo costo en las Tienditas del Chama y la Urbanización Carabobo.

El crecimiento físico de la ciudad no fue sólo el resultado de la participación de estos grupos económicos con acceso al mercado de la vivienda. La ciudad se expandió, asimismo, debido al crecimiento de la población de muy bajos recursos, quienes imposibilitados para competir en el mercado de la vivienda, se ubicaron en diversos sectores de la ciudad, mediante la invasión de tierras y la construcción individual y colectiva de sus viviendas. En la ciudad, a partir de la década de los años sesenta, el crecimiento de los barrios pobres fue violento (López Añez, s.f.). Aun cuando su localización fue periférica, se distribuyeron (los barrios marginales) en

diversas áreas de la ciudad, orientados en muchos casos a diversos factores de localización, como por ejemplo la accesibilidad al centro de la ciudad, lo cual permitió una movilización hacia los mercados de trabajos y la realización de algunas actividades tradicionales. Un gran número de barrios marginales en Mérida se localizaron cerca de ejes viales principales, hecho que, también contribuyó a la expansión horizontal de la ciudad (los barrios Andrés Eloy Blanco, 23 de Enero y la Milagrosa, por ejemplo).

Es este crecimiento de la población marginal y su localización en áreas de escaso desarrollo infraestructural lo que contribuyó a crear desigualdades en el desarrollo de la ciudad, en una forma similar a lo que ha ocurrido en la mayoría de las ciudades de los países subdesarrollados (véase a Santos, 1973). Aun cuando los aspectos modernos dominaron el paisaje urbano de Mérida, en ella coexisten, tal como lo plantea el mismo Santos para las ciudades de los países subdesarrollados, tanto la ciudad moderna –representada por las áreas internas de alto desarrollo infraestructural– como la ciudad pobre caracterizada por el escaso desarrollo de la infraestructura espacial básica. Esta coexistencia de la ciudad moderna con la ciudad pobre ha sido una de las características más importantes del proceso de crecimiento de los últimos períodos.

La expansión suburbana fue también resultado del auge de la industria privada de la construcción. En la década del sesenta, se creó en la ciudad una serie

de empresas constructoras que pasaron a controlar, en buena parte, la promoción, construcción y venta de viviendas y locales comerciales, a través del financiamiento de la banca comercial e, incluso, del Estado. A diferencia de lo que ocurrió en el período anterior, el crecimiento de la ciudad a partir de 1960 va a estar en cierta forma determinado por las inversiones que realizan las compañías constructoras. Las mismas empresas constructoras controlaron buena parte de la tierra urbanizable, lo que dio como resultado que el crecimiento de la ciudad se realizara sin criterios bien definidos, en forma anárquica, dificultando el desarrollo armonioso del espacio interno de la ciudad. Un ejemplo de ello, lo constituyó el desarrollo de urbanizaciones a lo largo de la avenida Andrés Bello (Las Tapias, El Carrizal, Alto Chama), con bajas densidades de población, orientadas a satisfacer la demanda de grupos de altos ingresos y con fácil acceso al automóvil privado. Como cada empresa o grupos de empresas controlaba diversas parcelas o áreas urbanizables, el crecimiento se realizó en forma dispersa, originando fraccionadamente nuevas exigencias de infraestructuras, servicios y transporte. Ello no sólo creó problemas de distancia y circulación redundante sino, también, una subutilización del espacio, o como lo denomina H. Caminos (1974), “despilfarro de la tierra”, puesto que los asentamientos estaban sobreextendidos, con áreas intermedias sin urbanizar o en proceso de engorde.

En el casco central el crecimiento vertical fue, asimismo, impulsado y controlado por las empresas constructoras. Debido a que la propiedad del suelo en el casco central es altamente fraccionado, allí el tipo de construcción y las densidades de población dependieron de la capacidad financiera de cada una de las empresas creando un paisaje urbano discontinuo, diferencias en la demanda de servicios y variaciones en la circulación vehicular y peatonal. La construcción individual-unifamiliar, característica de períodos anteriores fue, en todo caso, reemplazada por la construcción empresarial-multifamiliar, típica de las grandes ciudades.

Pero las inversiones de las empresas constructoras no se redujeron únicamente a la edificación de viviendas. El desarrollo de varios centros comerciales tanto en el casco central como en las afueras de la ciudad fue el producto de las inversiones de compañías constructoras, en alianza con otros grupos económicos locales y aun nacionales, en un afán por crear y satisfacer necesidades de consumo y por valorizar el suelo urbano. El resultado de ello fue el surgimiento de modernos centros comerciales en las avenidas de rápida circulación (Avenidas Andrés Bello, Las Américas y Cardenal Quintero, por ejemplo), con actividades altamente especializadas, que tendieron poco a poco a modificar la estructura espacial-comercial tradicional de la ciudad. Este hecho contribuyó, en forma general, a

reducir la excesiva mono-centralidad de la estructura comercial de Mérida.

Los cambios en la base económica constituyeron también un factor de crecimiento de la ciudad en este período. Mérida se consolidó como el centro de bienes y servicios de mayor importancia del estado Mérida, lo cual repercutió en la expansión de los sectores y áreas comerciales y en una mayor especialización de los servicios públicos y privados de la ciudad. Ello, en parte, facilitó el surgimiento de nuevos centros comerciales, con una organización de tipo jerárquico, y orientados a todos los patrones de consumo de la población. Al mismo tiempo se expandieron las áreas de servicios, en especial las referentes a educación, salud, transporte, gobierno y servicios personales.

A diferencia de lo ocurrido con los servicios, el crecimiento de la actividad industrial y artesanal en la ciudad fue pequeño, afectando muy poco la expansión de la ciudad. Su efecto espacial sólo se redujo, en el caso de las fábricas, a la formación de una franja o zona industrial de medianos requerimientos espaciales, a lo largo de la avenida Los Próceres, donde coexisten, principalmente, algunos depósitos y talleres de la rama metalmecánica, del caucho y de la construcción. La actividad artesanal por el contrario, conservó una localización predominantemente central y dispersa, orientada tanto al mercado local como al turismo, en sitios estratégicos como Los Chorros de Milla, La Heroínas, y el propio casco central.

Otro de los factores que mayormente contribuyó a la expansión física y demográfica de la ciudad fue el rápido crecimiento de la Universidad. En la década del sesenta la actividad universitaria adquirió una importancia mayor que la alcanzada en décadas anteriores, llegando a tener la comunidad universitaria casi una cuarta parte de la población de Mérida. Fue precisamente a partir de 1960 cuando la ciudad se expandió fuera del casco central; en 1962 se construyó la residencia estudiantil masculina en Campo de Oro; entre 1963 y 1965, parte del complejo formado por la actual facultad de Ciencias Forestales y Ambientales en la cercanía de los Chorros de Milla; en 1964 las facultades de Economía y Humanidades adyacentes a la avenida Universidad (hoy día ubicadas en el sector La Liria, en la avenida Las Américas) y en 1966 se inició la construcción de la facultad de Farmacia en Campo de Oro y la parte final del complejo de la facultad de Ciencias Forestales (Universidad de Los Andes, 1968). En la década del setenta ocurrió una nueva expansión de la Universidad con la construcción, entre otros, del complejo La Hechicera, donde se ubicaron las Facultades de Ciencias y Economía y la Biblioteca Central; además, se construyeron, las canchas deportivas de Campo de Oro (Fútbol, béisbol, piscina).

El crecimiento físico de la universidad fuera del casco central creó ciertos conflictos espaciales dentro de la ciudad. Mientras el mayor desarrollo físico de la

Universidad se dio hacia el noreste, donde la institución dispone de amplios espacios, la ciudad tendió a crecer mayoritariamente, hacia el suroeste, cerca de la Parroquia y Ejido, en buena parte debido al agotamiento de tierras urbanizables en la terraza central. Ello originó problemas de distancia y circulación redundante, puesto que buen número de profesores y empleados y, aun de estudiantes, migraron o se ubicaron en estos centros suburbanos, los cuales se constituyeron, adicionalmente, en las áreas de expansión de Mérida.

El último factor que influyó en la expansión de la ciudad, fue el notorio proceso de concentración y desconcentración de las actividades urbanas que operaban en la ciudad. El primero (concentración), contribuyó al desarrollo vertical –fundamentalmente del casco central–, y el segundo (desconcentración), a la expansión horizontal –principalmente de las áreas suburbanas–. En este proceso operaron conjuntamente fuerzas centrípetas y centrífugas presentes en el desarrollo espacial de un gran número de ciudades del mundo (Colby, 1933; Nelson, 1979).

Las actividades político administrativas, comerciales y de servicios, fuertemente concentradas en el casco central, y factores de localización como la accesibilidad (convergencia de rutas inter e intra urbanas), motivó un rápido crecimiento vertical en este sector de la ciudad, con la construcción de modernos edificios de apartamentos, comercios y

oficinas, y una fuerte valoración del suelo urbano. Este rápido crecimiento vertical en el centro de la ciudad, donde la competencia por el espacio es bastante acentuada, originó serios problemas de congestionamiento, tanto de actividades urbanas como de tráfico vehicular y peatonal, falta de estacionamientos y algunos problemas de contaminación ambiental, que aún se mantienen en la ciudad (véase Universidad de Los Andes, 1979).

La concentración de las actividades universitarias se comportó, asimismo, como una fuerza de crecimiento centrípeta, gracias a que gran parte de estas actividades estaban localizadas en el casco central. Además de las facultades de Derecho (ahora facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas), Odontología, Ingeniería y Medicina numerosas en estudiantes, profesores, empleados y obreros, en el mismo centro se localizaban (y todavía se localizan) gran parte de las actividades rectorales, administrativas, de bienestar estudiantil, culturales, etc., las cuales son utilizadas por toda la comunidad universitaria y algunos sectores extra-universitarios. Al mismo tiempo, las actividades universitarias operaron en forma de magnetismo funcional (véase a Colby, 1933, en relación a las características de magnetismo funcional) al atraer otras actividades que le servían de complemento: librerías, restaurantes, cafeterías, venta de equipo médico-odontológico, etc., contribuyendo al crecimiento urbano y a una mayor

competencia por el uso del suelo en esta área central.

Paradójicamente, el funcionamiento disperso de la Universidad contribuyó a la concentración de población en el casco central, por ser ésta el área más equidistante y más accesible a todas las dependencias universitarias. Es por ello que el casco central se convirtió en el área de localización estudiantil por excelencia, lo que repercutió en un rápido desarrollo vertical, con la construcción de edificios de apartamentos, en algunos casos sustituyendo las antiguas residencias de una sola planta. A esta localización central de la población estudiantil contribuyó también la alta concentración de servicios universitarios y públicos, incluyendo el transporte universitario, no obstante, que al final del período se dio un fuerte desplazamiento de población estudiantil hacia el noreste de la ciudad, como consecuencia de la deslocalización central de algunas dependencias universitarias, hecho ya señalado con anterioridad.

La desconcentración de otras actividades urbanas, explicado a través de fuerzas centrífugas, también incidió en la expansión horizontal de la ciudad. El congestionamiento en el centro motivó a la población y a ciertas actividades, a desplazarse hacia las afueras de la ciudad. Prueba de ello fue el surgimiento de urbanizaciones unifamiliares y multifamiliares en áreas periféricas, donde la población buscaba mejores espacios, ausencia de ruidos y

contaminación, lugares de esparcimiento, etc., difíciles de lograr en el área más céntrica.

En las actividades comerciales, industriales y de servicios, operó también un proceso de desconcentración: la venta de automóviles y repuestos, algunos talleres de reparación de automóviles, depósitos, fábricas de tejidos, reencauchadoras, fábricas de hielo, venta de muebles y maquinaria industrial, entre otros, se desplazaron desde el centro hacia las afueras de la ciudad, en busca de mayor espacio, menores rentas del suelo y eludiendo los problemas de congestión. La posterior localización en vías de circulación rápida, lejos del centro, como en las avenidas Los Próceres y Andrés Bello, por ejemplo, modificó sustancialmente, el paisaje urbano de Mérida.

El rápido crecimiento horizontal de la ciudad repercutió en las poblaciones vecinas. La Parroquia, por ejemplo, pasó a formar parte del área urbana de Mérida. Rodeando el antiguo casco central de La Parroquia surgieron urbanizaciones y centros comerciales como consecuencia de ese proceso de crecimiento por desconcentración. Algo similar ocurrió en las cercanías de Ejido, dando como resultado la formación de una aglomeración urbana, integrada por los tres centros poblados: Mérida, la Parroquia y Ejido. La construcción de las avenidas que comunican a estos tres centros, contribuyó a la formación de dicha aglomeración tanto en el aspecto morfológico como en el funcional, puesto

que además que unió los extremos de estos centros urbanos, facilitó la interconexión de un grueso sector de la población en busca de los lugares de trabajo y lugares de residencia.

La formación de la aglomeración Mérida-La Parroquia-Ejido, fue resultado lógico del crecimiento experimentado por las primeras de las nombradas. Era en el área de la Parroquia y Ejido, donde la disponibilidad de tierras urbanizables, permitía la expansión horizontal longitudinal, conocidas las difíciles condiciones naturales del sitio (incluyendo las limitaciones al crecimiento lateral).

La etapa actual: desarrollo de la urbe extendida

Como se vio anteriormente, diversos factores y fuerzas han incidido en las transformaciones ocurridas en la morfología urbana de Mérida y sus alrededores. A su vez, estos factores y fuerzas están inmersas en procesos mayores que tienen que ver con los modelos de desarrollo vividos en el país. En el primer período de crecimiento: Etapa Colonial, la expansión urbana de Mérida estuvo ligada a su rol funcional como lugar central, dentro de los vaivenes de una economía agro-exportadora, dando como resultado una dinámica de crecimiento simple, ampliamente perdurable en el tiempo, y sin producir cambios significativos en los componentes morfológicos. El segundo

período –Inicios de la Dispersión– estuvo fuertemente vinculado a un modelo de desarrollo en el que la renta petrolera permitió al Estado (gobierno central) invertir, o destinar parte de esa renta, en la modernización de las ciudades. En el tercer período de crecimiento –Aceleración de la Suburbanización– una mayor renta petrolera permitió al Estado, a través de sus organismos de desarrollo mejorar el aparato productivo de las ciudades – desarrollo de servicios y algunas actividades industriales- y hacer frente, desde el punto de vista urbanístico, al vertiginoso incremento de población de sus principales ciudades, especialmente las capitales de los estados, como fue el caso de Mérida. Y, a partir de la década del ochenta, los cambios que ocurren en el espacio interno de Mérida, son más atribuibles a la inserción de Venezuela en otro modelo de desarrollo, asociado a un nuevo paradigma productivo, más desvinculado de la renta petrolera (Amaya, 1997b). En este nuevo modelo de desarrollo adquiere fundamental importancia en la organización del espacio urbano, la acción del gobierno regional, de los gobiernos municipales y del sector privado. La inserción del país en el proceso de globalización y mas aún, la inserción del mundo en las ciudades venezolanas, como parte de ese mismo proceso de globalización, se constituye en un factor importante de transformación de la morfología urbana de Mérida. En este proceso adquiere importancia fundamental el rol de las

inversiones, ya que es indudable que las ciudades, y las áreas metropolitanas, en general, crecen y adquieren una forma particular como resultado de las decisiones que toman los sectores públicos (el gobierno) y privados (las empresas y corporaciones) en sus inversiones, y, por supuesto, resultado del volumen y tipo de esas inversiones (Wheaton, 1971).

Desde el punto de vista de las inversiones públicas, y a tono con el proceso de descentralización que permite a los gobiernos regionales y municipales recibir mayores ingresos financieros, a través del situado constitucional, éstos asumen el costo y la responsabilidad de la dotación y prestación de servicios, vialidad, obras de infraestructura básica, e, incluso, el desarrollo habitacional. La carencia de tierras urbanizables en el sitio original de Mérida y sus áreas adyacentes (municipio Libertador) y la elevada renta de las mismas, aunado a una disminución de la capacidad adquisitiva de la población para adquirir dichas tierras, ha hecho posible que los nuevos desarrollos urbanos se localicen en la periferia de Mérida, en municipios urbanos vecinos (Campo Elías, Santos Marquina y Sucre), consolidando, por consiguiente, un área urbanizada de mayor amplitud (230.896 habitantes según el censo de 1990 y unos 350.000 habitantes en la actualidad) donde, no obstante, los centros que la integran (Mérida, Ejido, Tabay, San Juan de Lagunillas, Lagunillas), mantienen o

recuperan identidad urbana y administrativa. Esta área urbanizada o metropolitana, tiende a estructurarse como un complejo urbano, desde el punto de vista morfológico y funcional. Morfológicamente, a través de una fuerte conexión vial entre los extremos urbanizados y por una consiguiente utilización de los espacios intermedios entre sí, donde se construyen algunos desarrollos o soluciones habitacionales bajo la responsabilidad de instituciones del gobierno regional (IVASOL), como es el caso de las urbanizaciones construidas en El Arenal, entre Tabay y Mérida, y el complejo habitacional de las Gonzales (Chama-Mérida), con capacidad para albergar más de tres mil personas. Funcionalmente, a través de una interacción en la prestación de servicios públicos y fuertes flujos de transporte, pues al cada centro mantener una cierta identidad urbana, y asumir una función o base económica particular, se producen constantes intercambios entre lugar de trabajo y lugar de residencia. Esta integración morfológica y funcional permite ver al complejo así formado, como un conjunto ecosistémico, desde el punto de vista de su entorno natural, e interdependiente, desde el punto de vista geoeconómico. Esta condición ha llevado a la reformulación de estrategias comunes para la prestación de servicios a través de la creación de una Mancomunidad que en futuro pudiera conducir a su integración en un Distrito Metropolitano, tal como está previsto en la legislación urbanística. La integración

en una forma espacial unitaria, como lo es el área metropolitana de Mérida, sirve de soporte, adicionalmente, al funcionamiento de la Zona Libre Cultural y Tecnológica (ZOLCYT), recientemente creada con el fin incentivar la producción y desarrollo de empresas y actividades relacionadas con el “conocimiento”, programa que intenta insertar a Mérida en el concierto de relaciones nacionales e internacionales.

Las acciones y gestiones urbanísticas del gobierno regional y los gobiernos municipales tienden a desarrollar una estructura urbana descentralizada. El gobierno regional (estado) ha hecho importantes inversiones tendentes a fortalecer la función regional de Mérida como centro turístico y cultural (de alcance nacional), además de fortalecer la capitalidad, al iniciar y consolidar un proceso de remodelación de viviendas históricas, con el propósito de ser usadas en actividades culturales y administrativas, construir un centro cultural de grandes proporciones (Tulio Febres Cordero), además de construir “boulevares” tendentes a peatonalizar los alrededores de la Plaza Bolívar. Para consolidar a Mérida como centro cultural de alcance nacional el gobierno regional construye un Palacio de Convenciones en las cercanías del casco central –en el Parque la Isla– al norte de la ciudad, igualmente adyacente y vinculante con distintas dependencias de la Universidad de Los Andes.

Los gobiernos municipales, por su parte, han volcado sus inversiones, de

menor cuantía, a satisfacer necesidades de infraestructura y servicios básicos, con el fin de consolidar roles específicos, dentro de las áreas de competencia establecidas en el proceso de descentralización. La alcaldía de Mérida ha centrado su atención en un proceso de remodelación y redefinición de la red vial con el propósito de articular los distintos sectores de la ciudad, para lo cual ha solicitado, incluso, asesoría y prestamos a organismos financieros internacionales (Banco Mundial), algo factible y posible en la actual coyuntura de la misma descentralización política y administrativa, y en el marco de la globalización de los mercados financieros. Tiene como macro-proyecto, a mediano y largo plazo, conjuntamente con el gobierno regional, construir un sistema de transporte masivo, que una los extremos noreste y sureste de la ciudad, hasta Ejido, y que evite el excesivo congestionamiento de tránsito en la terraza central y en la Otra Banda. A este respecto se discute la posibilidad de desarrollar un sistema de transporte centrado en la modalidad del trolebús o de un tren rápido.

La alcaldía del Municipio Campo Elías (Ejido), ha iniciado también programas de remodelación vial orientados a articular, en una trama urbana unificada, los “paquetes urbanizados” que fueron el producto de la expansión incontrolada de Mérida hacia tierras urbanizables de bajo costo, como las de Ejido. Al mismo tiempo, la alcaldía ha tendido a desarrollar

programas de consolidación urbana al dotar de servicios médico-asistenciales, educativos y culturales, a comunidades que carecían de ellos. Ejido se transforma lentamente en una comunidad urbana con identidad propia y deja de ser, exclusivamente, un satélite residencial de Mérida. Esa función de satélite residencial la ha ido adquiriendo, mas bien, Tabay, capital del municipio Santos Márquina. Por ser este municipio, en la configuración metropolitana, el de menores recursos financieros, y por ser área de expansión de Mérida, ante el agotamiento de tierras urbanizables en Ejido, Tabay (y sus alrededores) tiende a adquirir un rol fundamentalmente residencial, en sustitución de su función como pequeño lugar central en un área tradicionalmente rural. Esta expansión residencial se realiza, incluso, a costa de un gran daño ambiental, ya que los espacios objeto de urbanismo presentan una gran fragilidad física, que se manifiesta en inestabilidad geológica, deslizamientos e inundaciones. La capacidad de soporte de estos espacios es igualmente frágil, ya que se construyeron viviendas en las cercanías de cursos de agua, en laderas montañosas con fuertes pendientes, y en antiguas áreas boscosas o de cultivos, sobre la base de grandes movimientos de tierras y deforestaciones. La gestión municipal de Santos Márquina, en definitiva, ha tendido a consolidar este carácter residencial de Tabay y sus alrededores, pues se ha orientado a satisfacer demandas de servicios e

infraestructura propias de áreas típicamente urbanas.

Las acciones del sector privado han sido igualmente importantes en el desarrollo de una estructura urbana descentralizada. Sus inversiones cubren, en algunos casos, las que anteriormente realizaba el Estado o gobierno central, como el desarrollo habitacional, por ejemplo. Aunque en los últimos años ha habido una fuerte contracción en la construcción de viviendas, es notorio el desarrollo habitacional por iniciativa empresarial, tanto en el casco central como en áreas periféricas, aprovechando, incluso, las inversiones realizadas por los municipios en infraestructura básica y servicios. Estas inversiones realizadas por los municipios ha favorecido igualmente el desarrollo de una actividad comercial e industrial desconcentrada por parte del sector privado que tiende a captar la fuerte demanda por comercio, servicios e industrias que se genera en las áreas sub-urbanas y periféricas. En Ejido, por ejemplo, es notoria una intensificación de las actividades comerciales tanto en el casco central como en las principales arterias viales (Avenida Centenario, por ejemplo), no sólo en bienes de bajo rango, sino en aquellos especializados, con un área de influencia bien definida. Igualmente, en Tabay empiezan a aparecer algunos comercios y servicios especializados. En el casco central de Mérida estas inversiones privadas adquieren una mayor particularidad- mayor especialización- lo cual ha traído

consigo un intenso proceso de sustitución de usos a través de la construcción y remodelación de viviendas, que ha obligado al municipio, a dictar normas urbanísticas especiales para preservar algunas características arquitectónicas preexistentes.

Es de hacer notar la importancia cada vez más creciente que adquiere el gran capital nacional e internacional en el proceso de reestructuración del espacio interno de Mérida, a través de inversiones directas o a través de la modalidad de franquicias comerciales. Este hecho ha contribuido a que en la ciudad se repitan las mismas tendencias globales de la ciudad postmoderna, con la aparición de establecimientos ligados al consumo homogeneizado de bienes y servicios. La reciente aparición en Mérida de cadenas de restaurantes de comidas rápidas (MacDonald's), tiendas de ropa y servicios personales, confirman esta tendencia, que también se repite en las grandes ciudades venezolanas (Amaya, 1997). Este proceso es concomitante con un auge en la construcción de nuevos centros comerciales, como una exigencia del mismo proceso, que requiere de concentraciones espaciales en lugares modernos y accesibles a buena parte de la población. Este requerimiento ha sido posible en las avenidas Las Américas y Los Próceres, en las cercanías del centro de Mérida, las cuales, adicionalmente, en esta etapa de crecimiento, se han convertido en verdaderos corredores residenciales, algo inédito en el

desarrollo morfológico de la ciudad. El surgimiento de comercios y servicios globalizados ha contribuido, además, a que en Mérida, igualmente, los espacios privados tiendan a sustituir, en muchos casos, a los espacios públicos como puntos de referencia urbanística.

Es de resaltar, como corolario de lo anterior, la notoria disminución de las inversiones directas del gobierno central en el área metropolitana de Mérida durante este período de crecimiento. Su acción sólo se reduce a programas conjuntos con el gobierno regional y los gobiernos municipales y la actuación directa en el desarrollo de infraestructuras en algunos servicios. Es el caso, por ejemplo, de las inversiones en la construcción y ampliación de dependencias universitarias y oficinas del gobierno. En el primer caso destaca el desarrollo del Complejo La Liria, en la avenida Las Américas, donde se ubican las facultades de Ciencias Jurídicas y Políticas, Humanidades y Educación, y Ciencias Económicas y Sociales, de la Universidad de Los Andes; y, la construcción de la sede de la Universidad Nacional Abierta, en la misma avenida Las Américas. En el segundo caso, la construcción de la sede de FUNDACITE y las oficinas de algunos ministerios, al norte de la ciudad. En Ejido, la ampliación del Instituto Tecnológico (IUTE), y, en San Juan de Lagunillas, la Cárcel. De allí la escasa importancia que tienen las inversiones del gobierno central en la expansión del área metropolitana.

El desarrollo reciente de Mérida, la expansión más allá de sus límites tradicionales, el carácter difuso de su crecimiento y la complejidad morfológica y funcional resultante, ha hecho necesaria la previsión de su planificación. En este sentido se han emprendido, desde hace tiempo, diversas acciones que se manifiestan en planes urbanísticos y de desarrollo local y regional. Estos planes, en general, contemplan una reorientación del crecimiento, el reconocimiento de sus distintos ámbitos, el carácter ecosistémico de la misma, y la necesidad de su manejo político-administrativo a nivel de una unidad espacial de mayor envergadura (véase a Salas, 1999).

Conclusiones

El crecimiento de la ciudad durante los períodos analizados estuvo relacionado con diversos factores sociales, económicos y tecnológicos. Resalta sin embargo, el rol funcional jugado por la ciudad en el marco regional, nacional y, aún, internacional. A medida que la ciudad adquirió mayor importancia funcional, su espacio interno se fue ampliando, hasta adquirir el carácter metropolitano que presenta hoy día, y que se refleja en su diversidad de actividades y en su sobreextensión física.

Cada período de crecimiento dejó huellas bien marcadas en el espacio geográfico de la ciudad. En la época

colonial se delineó el casco central de Mérida. La expansión física ocurrió en forma compacta, con un constante relleno de la cuadrícula, a través de los ejes viales, esencialmente peatonales; en la etapa de dispersión se inicia el rompimiento del patrón colonial y se forman los primeros barrios periféricos. El automóvil, a su vez, se convierte en el factor de movilización de la población, lo cual contribuyó a una separación del lugar de residencia del lugar de trabajo; en la etapa de suburbanización se estructura la aglomeración o conurbación Mérida – La Parroquia – Ejido, sobre la base del desarrollo de nuevos corredores viales y una intensa modificación de los patrones de uso de la tierra; y, en la etapa actual, la ciudad se sobreextiende hasta alcanzar otros centros urbanos y rurales vecinos, generando límites menos precisos que en las etapas anteriores.

La dinámica de crecimiento es cada vez más violenta. Los períodos se suceden a mayor velocidad, suplantándose, en forma cada vez más rápida, lo viejo por lo nuevo. Aparecen nuevas calles y avenidas, nuevos edificios y nuevos usos de la tierra. La ciudad, o el área metropolitana que se forma, pierde, paulatinamente, su forma tradicional. El espacio, a su vez, se vuelve más utilitario, dando paso a uno más difuso, más complejo y menos predecible.

Referencias citadas

- AMATO, P. 1968. *Patrones de urbanización en la ciudad latinoamericana*. **Revista de la Sociedad Interamericana de Planificación**. 8: 39-45.
- AMATO, P. 1970. *Papel de la élite y patrones de asentamiento en la ciudad latinoamericana*. **Revista de la Sociedad Interamericana de Planificación**. 4 (13-14): 22-34.
- AMAYA, C. A. 1989. **Geografía urbana de una ciudad: el caso de Mérida**. Universidad de Los Andes. Mérida Venezuela.
- AMAYA, C. A. 1997 a. El nuevo modelo de desarrollo venezolano y sus efectos en la estructura interna de las ciudades: el caso de Mérida. *Memorias III Congreso Venezolano de Geografía*. Caracas, Venezuela. (15-18 de octubre, 1997) (CD).
- AMAYA, C. A. 1997 b. Globalización, homogeneización del consumo y cambios en el espacio interno de las ciudades: la experiencia venezolana. **Espacio y Desarrollo**. 7 (9): 169-176.
- CAMINOS, G. 1967. *Aspectos geográficos de la población de la ciudad de Mérida*. Escuela de Geografía, Universidad de Los Andes. Mérida-Venezuela. Trabajo Especial de Grado. (Inédito).
- CAMINOS, H. 1975. **Gente, vivienda, tierra: problemas de urbanización en los países en desarrollo**. Universidad de Los Andes, Facultad de Arquitectura. Talleres Gráficos Universitarios. Mérida-Venezuela.

- COLBY, W. 1933. *Centrifugal and centripetal forces in urban geography*. **Annals of The Association of American Geographers**. 23: 1-20.
- DEPONS, F. 1930. **Viaje a la parte oriental de tierra firme**. Tipografía Americana. Caracas-Venezuela.
- DÍAZ SPINETTI, G. 1979. **Mérida, una estructura en el tiempo**. Universidad de Los Andes, Facultad de Arquitectura. Mérida-Venezuela. (Inédito).
- EL COMERCIO. 1884. Mérida-Venezuela.
- EL VIGILANTE. 1930-1937. Mérida-Venezuela.
- FEBRES CORDERO, T. 1960. **Obras completas**. Editorial Antares. Maracaibo-Venezuela.
- GORMES MAC PERSON, J. M. 1930. **Venezuela Gráfica**. Segundo Tomo. Editorial Elite- Litografía y Tipografía Vargas. Caracas-Venezuela.
- HARDOY, J. E. 1972. **Las ciudades en América Latina: seis ensayos sobre urbanización contemporánea**. Paidós. Buenos Aires-Argentina.
- JOHNSON, J. H. 1975. **Urban geography: an introductory analysis**. 2nd edition, Pergamon Press.
- LÓPEZ AÑEZ, H. s.f. **Marginalidad y urbanización**. CORPOANDES. Mérida-Venezuela.
- MULLER, P. O. 1976. **The outer city: geographical consequences of the urbanization of the suburbs**. Association of American Geographers. Washington-EEUU.
- NELSON, H. T. 1969. *The form and structure of cities: urban growth patterns*. **Journal of Geography**. 58 (4): 198-207.
- PAEZ RIVADENEIRA, C. 1992. **La plaza Mayor de Mérida: historia de un tema urbano**. Academia Nacional de la Historia. Caracas-Venezuela.
- RONDÓN NUCETE, J. 1977. **Acontecer de Mérida 1936-1958**. Editorial Arte. Caracas-Venezuela.
- SALAS, M. 1999. **Urbanismo y planes especiales**. Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, Consejo de Estudios de Postgrado. Mérida-Venezuela.
- SANTOS, M. 1973. **Geografía y economía urbana en los países subdesarrollados**. Oikuz-Tau, editores. Barcelona-España.
- SCHNORE, L. F. 1965. On the spatial structure of cities in the two Americas. En: Phillip M. Hauser y Leo F. Schnore, editors. **The study of urbanization**. 347-398. John Wiley and Sons, editors.
- SHAW, A. 1978. **The origins of suburbanization I Manchester, 1800-1850**. University of Toronto. Toronto-Canadá. M.A. Thesis.
- SJOBERG, G. 1965. Cities in developing and in industrial societies: a cross cultural analysis. En: Phillip M. Hauser y Leo F. Schnore, editors. **The study of urbanization**. John Wiley and Sons, editors.
- SJOBERG, G. 1974. **La ciudad preindustrial, pasado y presente**. Universidad Central de Venezuela. Caracas-Venezuela.

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES.1968.

Estudio de la base económica de Mérida. Instituto de Investigaciones Económicas. Universidad de Los Andes. Mérida- Venezuela. Informe (Inédito).

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. 1979.

Seminario sobre el deterioro ambiental de Mérida. Centro de Investigaciones, Facultad de Arquitectura, Universidad de Los Andes. Mérida- Venezuela. Informe. (Inédito).

WHEATON, W. L. C. 1971. Public and private agents of change in urban expansion. En: Melvin M. Webber, editor. **Explorations into urban structure.** 154-196.University of Pennsylvania Press.

YUJNOVSKY, O. 1971. **La estructura interna de la ciudad: el caso latinoamericano.** Buenos Aires, Ediciones SIAP.