

PANORAMA EN TORNO A LAS TRANSFORMACIONES DEL PAISAJE URBANÍSTICO DE CARACAS. 1900-1945

*Overview of the Transformations of the Urban Landscape of Caracas
1900-1945*



Catalina Banko¹

Universidad Católica Andrés Bello
Universidad Central de Venezuela



cbanko@ucab.edu.ve



0000-0002-3087-7917

Fecha de recepción: 01/05/2026

Fecha de aceptación: 16/05/2026

DOI: <https://doi.org/10.56219/tye.v44i85.5864>

¹ Profesora Honoraria de la Universidad Central de Venezuela. Profesora Titular de la Universidad Católica Andrés Bello. Individuo de Número de la Academia Nacional de la Historia.

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo examinar la evolución de las transformaciones urbanísticas de Caracas en el cuadro económico y social de la primera mitad del siglo XX. En primer término, se presenta un panorama en torno a los adelantos alcanzados en las últimas décadas del siglo XIX durante el prolongado período en que Antonio Guzmán Blanco mantuvo las riendas del poder, para luego indagar en torno a los diversos proyectos que se llevaron a cabo durante el período 1900-1935. Seguidamente, se examina el proceso sostenido de expansión urbanística entre 1936 y 1945, tomando en cuenta la gran ampliación del mercado inmobiliario en el contexto de una economía basada de modo creciente en la explotación petrolera y, por tanto, de la expansión de los ingresos fiscales.

Palabras clave: Caracas, urbanización, modernización, población urbana, cambios económicos y sociales.

Abstract

This article aims to examine the evolution of urban transformations in Caracas within the economic and social context of the first half of the 20th century. First, it presents an overview of the progress achieved in the last decades of the 19th century during the extended period of Antonio Guzmán Blanco's rule. Then, it explores the various projects undertaken between 1900 and 1935. Finally, it examines the sustained process of urban expansion between 1936 and 1945, taking into account the significant growth of the real estate market within the context of an economy increasingly based on oil production and, consequently, the expansion of tax revenues.

Keywords: Caracas, urbanization, modernization, urban population, economic and social changes.

INTRODUCCIÓN

A lo largo de la primera mitad del siglo XX, Caracas experimentó un proceso de expansión y modernización al compás del acelerado crecimiento de la renta petrolera. En ese contexto, junto al aumento del gasto público, la economía en su conjunto adquirió mayor dinamismo, mientras se producía el desplazamiento de gran número de pobladores procedentes del campo hacia las ciudades, a lo que se sumó el ingreso de inmigrantes extranjeros. En ese entonces, la construcción de viviendas se convirtió en un negocio de gran relevancia, al tiempo que el Estado se hacía cargo del financiamiento de obras de infraestructura y de edificaciones educacionales y hospitalarias.

A lo largo del valle de Caracas en dirección a Petare comenzaron a desarrollarse nuevas urbanizaciones, en los espacios que desde tiempos coloniales habían albergado haciendas dedicadas a la cañicultura y a la siembra de café. Esta tendencia se inició desde los años veinte en la localidad de San Agustín del Norte, para luego proseguir con rapidez en San Agustín del Sur, La Florida y Los Caobos. En los años cuarenta, la ola urbanizadora invadió todo el valle caraqueño y se extendió hacia zonas más alejadas, como El Junquito y el Litoral Central. Asimismo, se efectuaron trabajos de reurbanización en Caracas, paralelamente al trazado de múltiples proyectos, tanto de capital público como privado, que florecieron durante la primera mitad del siglo XX.

El presente artículo tiene como objetivo examinar la evolución de las transformaciones urbanísticas de Caracas que se registran a finales del siglo XIX y, luego, durante la primera mitad del siglo XX. A tal efecto, se presenta un panorama en torno a los adelantos alcanzados en el transcurso del prolongado período en que Antonio Guzmán Blanco centralizó las riendas del poder, para luego indagar lo relativo a los diversos proyectos que se llevaron a cabo durante el lapso 1900-1945. A lo largo del estudio se evalúan los factores que incidieron en ese proceso tanto desde la perspectiva económica como social, en un entorno caracterizado por el constante ascenso de la explotación petrolera y, por tanto, del incremento de los ingresos fiscales.

LA FISONOMÍA DE CARACAS EN EL SIGLO XIX

A inicios del siglo XIX, la población caraqueña alcanzaba apenas a 40.000 habitantes que llegaron aproximadamente a 50.000, poco antes del terremoto de 1812. Después del sismo quedaron destruidas las dos terceras partes de los

edificios de la ciudad cuya restauración debió esperar varias décadas². Si bien las versiones en cuanto al impacto del fuerte terremoto son bastante divergentes, varias opiniones de la época sitúan el número de muertos entre 10.000 y 12.000. El descenso demográfico se intensificó con la emigración de muchas familias a causa del desastre, que se vio agravado por las enfermedades y hambrunas, como consecuencia del terremoto. Los conflictos desatados entre los bandos que respondían a la causa realista o republicana obstaculizaron las posibilidades de reconstrucción urbana, a lo que se sumaron las emigraciones como resultado de los eventos políticos. De acuerdo a las estimaciones de Pedro Cunill Grau, alrededor de 20.000 personas abandonaron Caracas ante la inminente invasión de las tropas acaudilladas por José Tomás de Boves en julio de 1814. Como resultado de este conjunto de infortunios, Pedro Cunill Grau estimó que la población de Caracas no superaba los 17.000 habitantes en 1821³.

A lo largo de los años posteriores a la batalla de Carabobo, la situación comenzó a mejorar tras la pacificación y el retorno de muchos emigrados a Caracas que, en aquel tiempo, abarcaba las antiguas parroquias Catedral, Altagracia, San Pablo, Santa Rosalía y La Candelaria: «Todavía a mediados del siglo XIX continúa dominando el viejo paisaje del casco colonial, donde no hay recuperación evidente del terremoto de 1812, en especial en la periferia urbana». Según esta versión, el aspecto general de Caracas lucía «deteriorado y descuidado». Incluso, las dependencias ministeriales ocupaban pequeñas edificaciones, muy similares a la generalidad de las viviendas⁴. En medio de este panorama, es de destacar la construcción en 1845 de la carretera Caracas-La Guaira que constituyó un evidente signo de progreso al facilitar las comunicaciones entre la capital con el principal puerto de la República.

La fisonomía urbana empezó a sufrir cambios con lentitud. Recién tras el fin de la Guerra Federal era posible observar algunos avances, sobre todo gracias a la creación del Ministerio de Fomento en 1863 cuyo propósito era promover la modernización en materia de obras públicas, que habrán de adquirir mayor significación después del triunfo de Antonio Guzmán Blanco en *la Revolución de Abril de 1870*.

² Cunill Grau, Pedro, *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1987, tomo I, p.455.

³ *Ibidem*, pp. 457-460.

⁴ *Ibidem*, Tomo III, pp. 1619-1620.

Guzmán Blanco había visitado Europa en reiteradas oportunidades, por lo que conoció de cerca las transformaciones económicas y sociales que allí se estaban operando. Dispuesto a introducir aquellos rasgos de progreso en Venezuela, emprendió en primer término la tarea de pacificar el país e instaurar un régimen político que garantizara la unidad nacional, paralelamente a la renovación del aparato administrativo y al cumplimiento de los compromisos contraídos por concepto de la deuda externa. Todo ello formaba parte de un programa que pretendía atraer inversiones extranjeras que habrían de contribuir a la modernización de Venezuela. Precisamente, en 1874 fue creado el Ministerio de Obras Públicas (MOP), iniciativa que revelaba la preocupación gubernamental por impulsar trabajos en el área de infraestructura. Al respecto señala Ciro Caraballo: «Un amplio plan de trabajos públicos comenzó en forma casi inmediata, permitiendo la finalización de las acciones militares internas, en 1872, su multiplicación a escala nunca vista en el país. Carreteras y acueductos, edificaciones y parques públicos, iglesias y mataderos surgieron en poco tiempo»⁵.

La construcción de algunas carreteras hizo posible la comunicación de varias zonas productoras de materias primas agrícolas con los puertos de exportación, aun cuando todavía no existían vías que permitieran articular las distintas regiones entre sí. Se prestó especial atención al ingreso de inversiones extranjeras en el curso de las últimas décadas de la centuria, mayormente las vinculadas con ferrocarriles, explotación aurífera, asfalto, alumbrado de gas, telégrafo, luz eléctrica y cable submarino.

El reordenamiento urbano comenzó a hacerse realidad con el traslado del mercado desde la Plaza Mayor a San Jacinto. Seguidamente, el empeño modernizador se tradujo en nuevas edificaciones como el Capitolio, el Panteón Nacional, el Teatro Guzmán Blanco (luego Teatro Municipal), el Paseo Guzmán Blanco (El Calvario), la Santa Capilla, el Templo Masónico, entre otras. A las plazas y bulevares se agregó el novedoso Puente de Hierro sobre el río Guaire, que motivó una ostentosa celebración en 1875. El perímetro de la ciudad se fue extendiendo hacia La Pastora, San Juan y San José.

Jesús Rosas Marcano describe la gran celebración al quedar concluida la Plaza Bolívar en 1874:

⁵ Caraballo, Ciro, «Obras públicas en la Venezuela del Centenario del Natalicio del Libertador» en *Venezuela 1883*, Caracas, Congreso de la República, 1983, tomo 2, p.96.

La gran fiesta del año es la inauguración de la estatua del Libertador en la Plaza Bolívar. El pueblo se conmovió ante el acontecimiento. Por vía oficial las festividades habían comenzado el 6 de noviembre, el 7 se develó para el gran público el monumento. Presidió Guzmán Blanco y los caballeros asistieron de rigurosa etiqueta y las damas lujosamente vestidas. El pedestal del libertador se cubrió de ofrendas y de flores. Caracas estuvo de plácemes por muchos días⁶.

En el cerro El Calvario, sitio en el que se acostumbraba celebrar ceremonias religiosas, se construyó en 1873 un paseo arbolado donde poco después se colocó una gigantesca estatua del «Ilustre Americano», cuya inauguración dio lugar a fastuosos festejos el primero de enero de 1876, fecha que coincidió con el comienzo del servicio de acueducto que traía aguas desde Macarao.

La instalación del tranvía de tracción animal, como nuevo sistema de transporte urbano, constituyó un avance singular que, junto al alumbrado público, pasó a ser un símbolo de progreso. La parroquia Altagracia era el espacio preferido por la élite caraqueña para establecer sus lujosas residencias. El elegante *Pasaje Linares* alojaba locales comerciales que exhibían diversos artículos importados. El *London Bazar* era calificado como el «más grande, el más variado, el más surtido que existe en toda América». Allí se ofrecía todo tipo de artículos para «agricultores, ingenieros, mineros, carpinteros, albañiles, herreros»⁷. Existía en la ciudad un servicio de coches, rentable negocio que era explotado por varios empresarios. Por entonces, se instalaron comercios que vendían ropa confeccionada, costumbre que se inició recién en 1870. Anteriormente, las prendas de vestir eran elaboradas por modistas y sastres, muchos de ellos procedentes del exterior. En breve tiempo, la ciudad, que hasta mediados de siglo había estado mostrando las heridas del sismo de 1812, se estaba convirtiendo en un moderno centro urbano que gozaba de los avances propios de la época.

En esta breve reseña sobre la Caracas decimonónica es primordial mencionar el ferrocarril que desde 1883 unía la capital con La Guaira. Las

⁶ Rosas Marcano, Jesús, «La vida cotidiana de la Caracas guzmancista» en *Venezuela 1883*, Caracas, Congreso de la República, 1983, tomo 2, p. 75.

⁷ *Ibidem*, pp. 77-78.

familias adineradas construyeron residencias en Macuto, exclusivo sitio vacacional, y quintas en Antímáno, localidad esta última que se caracterizaba por la pureza de sus aires y aguas. Al respecto, es conveniente mencionar dos casos emblemáticos, por tratarse de destacadas figuras de la política y de los negocios: Antonio Guzmán Blanco y Manuel Antonio Matos. Ambos tenían propiedades en la parroquia Altagracia, en Macuto y también en Antímáno, hecho que nos revela ciertas tendencias de la vida social de las élites en aquellos tiempos. Entre tanto, el valle de Caracas continuaba albergando las tradicionales haciendas cultivadas con caña de azúcar y café. Viajeros, como Friedrich Gerstäcker y Pal Rosti, expresaron su admiración por la belleza del paisaje caraqueño cuando se la divisaba desde las alturas del Ávila⁸.

PRIMEROS AVANCES DE LAS URBANIZACIONES

Apenas iniciado el siglo XX, Caracas se extendió hacia el suroeste con la inauguración de la urbanización El Paraíso en 1901. Desde tiempos coloniales, estas tierras estuvieron consagradas a la agricultura. A partir de 1830, la familia Echezuría era propietaria allí de una hacienda dedicada al cultivo de la caña de azúcar. Esta finca fue vendida en 1890 a la compañía Tranvía de Caracas, que se mostró interesada por estos terrenos que le servían de puntos de interconexión en su ruta hacia Antímáno. De inmediato surgió el proyecto de convertir la antigua hacienda en un sitio destinado a la construcción de viviendas. A tal efecto, la compañía Tranvía de Caracas firmó un contrato con el gobierno en 1891, con el objetivo de fundar una urbanización con el nombre de «Ciudad Nueva», conocida luego como El Paraíso, que contaría con servicios de luz eléctrica, agua, cloacas y áreas recreativas. Al comenzar el siglo XX se fueron levantando lujosas residencias particulares de dos plantas y jardines a su alrededor⁹.

Un fenómeno que conviene destacar es la llegada del automóvil a Venezuela, hecho que conmovió la apacible vida caraqueña, modificó antiguas costumbres y fue dejando de lado los viejos carruajes. Surgieron así nuevos

⁸ Gerstäcker, Friedrich, *Viaje por Venezuela en el año 1868* (Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1968); Rosti, Pal, *Memorias de un viaje por América* (Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1968).

⁹ María T. Leal, «Orígenes de la Urbanización El Paraíso» en *Tiempo y Espacio*, No. 54, 2010. Con esta urbanización ya en pleno auge, se inauguró en 1933 el puente Los Leones, conjunto integrado por cuatro esculturas que representaban el emblema caraqueño.

patrones en el trazado de las calles para facilitar la circulación de esos modernos vehículos.

Durante la primera década, escasos fueron los cambios edilicios, aunque es menester resaltar la edificación del Teatro Nacional, inaugurado en 1905. Su diseño de estilo neobarroco estuvo a cargo de Alejandro Chataing, junto a otros distinguidos artistas como el pintor Antonio Herrera Toro y el escultor catalán Ángel Cabré. El nuevo teatro ocupó el sitio donde anteriormente estaba asentada la plaza Washington¹⁰.

La ampliación de la ciudad hacia El Paraíso requería de la construcción de puentes para comunicar entre sí a los distintos sectores de la ciudad. Precisamente, el Puente Ayacucho, inaugurado en 1924 para unir a la parroquia San Juan con la Urbanización El Paraíso, fue realizado por el Ministerio de Obras Públicas en conmemoración al aniversario de la batalla de Ayacucho. Un destacado espacio recreativo se agregó al año siguiente con el Parque Los Caobos, levantado sobre parte de la hacienda perteneciente a la familia Mosquera en Quebrada Honda.

Nuevos aires se estaban respirando tras la caída de Cipriano Castro y los primeros años del régimen encabezado por Juan Vicente Gómez. Tal vez no fue casual que, precisamente, en 1909 se haya constituido la constructora Ávila, integrada por Pius Schlageter, Eugenio Mendoza y Salvador Álvarez Michaud para promover la fundación de una urbanización en un escenario idílico en el este de Caracas, donde se podía disfrutar de la conexión directa con la naturaleza al pie del Ávila y, en especial, de las cascadas del río Tócome. Esta zona se había convertido en un espacio ideal para el descanso de fines de semana, tal como lo señala la historiadora Esther Mobilia Diutaiuti en un trabajo dedicado al origen de Los Chorros. A partir de la segunda década comenzó la construcción de un conjunto de bungalows¹¹, que se convirtieron en la fase inicial de la futura urbanización que se conoce como Los Chorros, lugar de residencia para círculos de elevada posición económica, entre las que destacaron varias familias emparentadas con el «Benemérito».

¹⁰ Fundación Arquitectura y Ciudad, «Crono-arquitectura de Venezuela» en <https://www.google.com/search?q=cronoarquitectura+Venezuela>

¹¹ Mobilia Diutaiuti, Esther, «Los Chorros, del cafetal al bungalow. Cuando el tejido urbano se funde con la naturaleza (1910-1935)», en *Tierra Firme*, número 90, enero-marzo de 2005.

El crecimiento demográfico de Caracas exigía la construcción de mayor número de viviendas, que en principio se concentró en las zonas cercanas al centro. Bajo esta perspectiva, se proyectó el conjunto San Agustín del Norte, gracias a la iniciativa de Luis Roche y Juan Bernardo Arismendi, en tierras que habían pertenecido a La Yerbera, propiedad de la sucesión de Guzmán Blanco. La venta del inmueble se llevó a cabo en 1925 en París, donde se encontraba Manuel Antonio Matos, el apoderado de la sucesión. La transacción contó con el respaldo de un préstamo otorgado por el recién fundado Banco Venezolano de Crédito¹².

Esta urbanización, localizada en San Agustín, se constituyó en una experiencia pionera por tratarse de una de las «primeras empresas urbanísticas caraqueñas donde se vendió a largo plazo e interés bajo». Resultaba sorprendente el ancho de 17 metros de las calles, que estaba por encima del promedio usual de 7 metros¹³.

La venta de las parcelas se efectuó con gran rapidez ya que la oferta era muy atractiva por su excelente ubicación en pleno «*corazón de Caracas*», como lo resaltaban los anuncios al afirmar que estaba localizada en zona próxima al radio céntrico y, además, destacaba por el carácter moderno de las construcciones¹⁴. Asimismo, es conveniente subrayar que la mayor parte de las dependencias públicas, las oficinas privadas, los locales comerciales y los despachos de los profesionales estaban concentrados en el casco central de la ciudad.

En aquel tiempo, los proyectos inmobiliarios eran muy rentables, siempre y cuando se contara con facilidades para obtener fuentes de financiamiento. Ante la gran demanda de créditos y la necesidad de ofrecer soluciones habitacionales, después de largas discusiones se logró concretar la fundación del Banco Obrero en 1928, hecho que evidenció el nuevo papel que estaba ejerciendo el Estado en el ámbito financiero. Sin embargo, esta idea no contó con el respaldo del ministro de Obras Públicas, José Ignacio Cárdenas, quien se opuso a su creación por estimar más apropiado que ese ministerio se encargara

¹² Roche, Marcel, *La sonrisa de Luis Roche. Un ensayo biográfico*. (Caracas: Editorial Arte, 1967) pp. 64-66.

¹³ *Ibidem*, p. 67.

¹⁴ González Deluca, María Elena, *La construcción de un país*. (Caracas: Cámara Venezolana de la Construcción, 2013), p. 211.

de manera directa del desarrollo de urbanizaciones completas, dotadas incluso de servicios de higiene, con la finalidad de reducir costos. El ministro consideraba que con 3 millones de bolívares anuales era posible construir «*alojamientos obreros*», mientras que el sistema de préstamos habría de significar erogaciones muy elevadas, y el costo de la vivienda unitaria sería mayor¹⁵. La argumentación sostenida por José Ignacio Cárdenas no fue tomada en cuenta por los representantes parlamentarios.

El 29 de junio de 1928 fue decretada la creación del Banco Obrero con el objetivo de facilitar a los «*obreros pobres*» la adquisición de viviendas «*baratas e higiénicas*» en el área urbana. Este beneficio estaba dirigido exclusivamente a «*obreros*» de nacionalidad venezolana, que subsistieran de su trabajo personal como artesanos. Para obtener el préstamo, se debía acreditar «buena conducta» y no poseer vivienda propia ni recursos suficientes para su compra. Los préstamos estarían garantizados con hipotecas especiales de primer grado sobre los inmuebles comprados¹⁶.

No fue casual que precisamente en 1928, se hiciera realidad otro emprendimiento de Luis Roche, acompañado de Diego Nucete Sardi, esta vez con la mirada dirigida a San Agustín del Sur con el objetivo de construir viviendas para la «clase obrera». Esta empresa tenía el éxito asegurado desde los primeros pasos porque el financiamiento de las 200 casas, que integrarían la urbanización, serían financiadas por el Banco Obrero recién fundado¹⁷.

Un verdadero acontecimiento para la vida de la ciudad fue el traslado en 1929 del *Caracas Country Club* a su nueva sede en la antigua hacienda Blandín¹⁸. El diseño paisajístico fue realizado por Olmsted Brothers, firma que estaba integrada por los hijos del famoso arquitecto Frederick Olmsted, autor del diseño del Central Park de Nueva York. El *Country Club* pasó a ser así un punto de referencia por su cercanía a las nuevas urbanizaciones que irán ocupando los terrenos en dirección al este de Caracas.

¹⁵ Correspondencia de Ignacio J. Cárdenas dirigida a Juan Vicente Gómez, Caracas, 28 abril 1928 en *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores (BAHM)*, no. 7, julio-agosto 1950.

¹⁶ Banco Obrero, *40 años del Banco Obrero 1928-1968*. (Caracas: Banco Obrero, 1968), p. 11.

¹⁷ Roche, *ob.cit.*, p. 70.

¹⁸ En 1918 se había creado el Caracas Golf Club con el entusiasta apoyo de William Phelps. Con posterioridad se cambió su nombre por el Caracas Country Club, que funcionó hasta 1929 en los terrenos de la hacienda La Vega, en el sitio denominado La Quebradita, donde hoy se encuentra la urbanización Vista Alegre.

Entre 1929 y 1932 se llevó a cabo la construcción de la Urbanización Campo Alegre sobre la antigua finca denominada Estancia *De Pan Sembrar*, que había pertenecido a Clara Francia de Ustáriz. El nuevo emprendimiento se caracterizó por sus calles arboladas y modernas edificaciones. El autor del proyecto fue el distinguido arquitecto español Manuel Mujica Millán a solicitud del empresario Carlos Heny. El sitio ejerció gran atracción por la elegancia del diseño y la proximidad al *Country Club*. Poseía una alameda en la parte central con espejos de agua y fuente¹⁹.

La trayectoria de Luis Roche, junto a Juan Bernardo Arismendi otra vez, prosiguió en 1929 con La Florida, emplazada en los terrenos de la *Estancia Ávila* y la *Granja de los Chapellín*, que estaba destinada a círculos sociales que disponían de elevados recursos económicos. Algunas de las primeras casas de dos plantas fueron diseñadas por Manuel Mujica Millán. Tomando en cuenta que los caraqueños preferían la proximidad al centro de la ciudad donde se desenvolvía su vida cotidiana, se utilizó una hábil publicidad: «*La Florida, a 7 minutos de la Plaza Bolívar*». Ya se estaba difundiendo progresivamente el uso de los automóviles con lo que era posible realizar ese traslado en breve tiempo²⁰. El proyecto de La Florida impuso un nuevo concepto en materia urbanística al integrar el sitio de residencia, en un ambiente campestre, con un centro para promover actividades de tipo social. Precisamente, la fundación del Club Florida fue previa al inicio de la urbanización ya que se utilizó para publicitar las bondades del futuro desarrollo urbanístico.

Una urbanización muy singular fue fundada a mediados de los años treinta por Luis Bigott sobre la antigua hacienda ubicada en el sector Maripérez, en las inmediaciones de la estación Santa Rosa del Ferrocarril Central con dirección a Petare, para instalar allí casas destinadas a los trabajadores de su fábrica Cigarrera Bigott²¹.

Poco después, a pesar de las difíciles circunstancias como consecuencia de la depresión económica que aún persistía, Luis Roche obtuvo en 1935 un crédito de la reconocida compañía La Previsora que le permitió proyectar una nueva urbanización, aunque de reducidas dimensiones: Don Bosco, localizada

¹⁹ Fundación Arquitectura y Ciudad, «Crono-arquitectura de Venezuela» en <https://www.google.com/search?q=cronoarquitectura+Venezuela>.

²⁰ Roche, Marcel, *ob.cit.*, pp. 69-70.

²¹ Fundación Arquitectura y Ciudad, «San Bernardino» en <https://fundaayc.com/tag/>

al este de La Florida y al norte de Sabana Grande. Allí se edificaron 40 residencias para familias de buena posición económica²².

Carlos Raúl Villanueva, en su condición de director de Edificaciones y Obras de Ornato del Ministerio de Obras Públicas, se encargó en 1936 de la remodelación del Parque Carabobo que poseía una fuente central con esculturas del renombrado artista Francisco Narváez.

UN NUEVO PERFIL DE LA ACCIÓN ESTATAL

Tras la muerte de Juan Vicente Gómez, las aspiraciones de cambio se difundieron con rapidez. Durante la presidencia de Eleazar López Contreras (1935-1941) se incorporaron numerosos adelantos en el ámbito económico y social que auspiciaron la configuración de nuevas políticas públicas. Por un lado, se puso en práctica un programa que apuntaba a modernizar la agricultura e industria, paralelamente a la realización de obras de infraestructura. Por otro lado, la mejora de las condiciones de vida de la población pasó a ocupar el centro de las preocupaciones gubernamentales, con énfasis en la atención sanitaria y educativa, considerada parte primordial de las responsabilidades del Estado.

En el Programa de Febrero de 1936 fueron definidas las bases de la nueva política económica y social que habrían de traducirse luego en proyectos concretos que formaron parte del Plan Trienal (1938-1941). En sus objetivos se asignaba preeminencia a la «*higienización del hombre y del medio*», al abastecimiento de agua potable y cloacas, la edificación de hospitales y centros de asistencia social, planteles escolares y viviendas para obreros y para la clase media. Estos programas tuvieron un efecto multiplicador en la economía debido a que la construcción es una actividad generadora de múltiples eslabonamientos en la industria, el comercio y las finanzas²³.

Los siguientes datos revelan la vertiginosa expansión de la construcción: el Producto Interno Bruto de este sector pasó de 15.559 millones de bolívares en 1920 a 95.630 millones en 1929 y a Bs.120.891 millones en 1944. En los años siguientes prosiguió esa tendencia ascendente que alcanzó a Bs.304.581

²² Roche, Marcel, *ob.cit.*, pp. 76-77.

²³ Banko, Catalina, *Régimen medinista e intervencionismo económico* (Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, 2001), pp. 112-116.

millones en 1949, valores que evidenciaban el creciente peso de la construcción, tanto pública como privada²⁴.

A mediados de los años treinta se intensificó el interés por gestionar planes urbanísticos consagrados a establecer un conjunto de lineamientos para regir las inversiones en la construcción. En 1938 fue creada la Dirección de Urbanismo, iniciativa en la que el gobernador del Distrito Federal Elbano Mibelli tuvo un papel decisivo. Surgió así la propuesta del Plan Monumental de Caracas, que contemplaba el trazado de una gran avenida, con el nombre de Simón Bolívar, que conectaría El Calvario con Los Caobos. A la entrada del parque fueron emplazados los museos de Bellas Artes y el de Ciencias Naturales, inaugurados en 1938, y diseñados por el arquitecto Carlos Raúl Villanueva. Ambos museos constituían un claro signo de promoción cultural que resultaba indispensable para esta ciudad capital que se ensanchaba día a día.

Juan Martín Frechilla nos indica que, en 1934, se emprendieron los primeros contactos de los arquitectos Jacques Lambert y Maurice Rotival con el respaldo de la Legación de Francia en Caracas. Se desarrollaron así conversaciones con el gobernador del Distrito Federal Elbano Mibelli, que condujeron a la visita de los dos arquitectos a Venezuela en 1938, circunstancia en que se firmó un contrato para realizar los estudios dirigidos a elaborar el Plan de Urbanismo de Caracas. Esta iniciativa se tradujo poco después en el Plan Monumental, conocido como Plan Rotival, cuyo eje descansaba en la construcción de una avenida que se extendería desde la zona conocida como El Silencio hasta el parque Los Caobos. A los lados de la avenida se levantarían diversos edificios públicos y obras de ornato.

La construcción de la avenida generó tensiones entre la gobernación del Distrito Federal y el Ministerio de Obras Públicas en torno a la contratación de expertos extranjeros. Después de diversidad de gestiones que incluyeron solicitudes de préstamos para acometer una obra de tal envergadura, se creó en 1947 la C. A. Obras de la Avenida Bolívar²⁵. Esta arteria vial fue concluida en 1953, al tiempo que se encontraba en pleno proceso de construcción el Centro

²⁴ Baptista, Asdrúbal. Bases cuantitativas de la economía venezolana 1830-2008. (Caracas: Fundación Artesanogroup, 2011), pp. 74-78.

²⁵ La primera etapa de la avenida Bolívar empezó en 1949, motivando la demolición de algunos edificios emblemáticos como el Hotel Majestic, y la remodelación del Teatro Municipal para dar lugar a la edificación de la torre Sur del Centro Simón Bolívar.

Simón Bolívar, sin haberse materializado en su conjunto el Plan Monumental diseñado en los momentos iniciales, a pesar de que en 1936 había reinado gran entusiasmo por convertir a Caracas en una ciudad moderna acorde con los nuevos tiempos.

Como ya hemos señalado, en la medida en que los centros urbanos ofrecían más y mejores oportunidades de empleo, un considerable flujo migratorio comenzó a desplazarse desde los medios rurales hacia las ciudades. Naturalmente, Caracas recibió el mayor caudal de población procedente de distintas regiones del interior, además del aporte de inmigrantes que abandonaban sus países de origen huyendo de la miseria y, en otros casos, de persecuciones políticas.

En aquel tiempo, la economía disfrutaba de gran dinamismo, resultado en gran parte de las operaciones de las compañías petroleras, originando así más ofertas de empleo. La creación de nuevas dependencias ministeriales, al hacerse más compleja la estructura del aparato burocrático estatal, también contribuyó a diversificar y ampliar el mercado laboral. La composición social de la población estaba registrando notables cambios a través del aumento en el número de empleados públicos, funcionarios y profesionales que pasaron a engrosar los estratos medios, que tenían la expectativa de exhibir una imagen identificada con el progreso. La creación de empresas industriales y comerciales completaba este cuadro económico que exigía la multiplicación de soluciones habitacionales.

LA OLA URBANIZADORA INVADE EL VALLE DE CARACAS

En 1939, con el financiamiento del Banco Obrero, se inició la construcción de Pro-Patria, la primera urbanización situada en el oeste de Caracas, de acuerdo al diseño del arquitecto Carlos Guinand Sandoz. En este proyecto se introdujo por primera vez el «*concepto de unidad vecinal*», que consistía en una estructura que comprendía un determinado número de unidades residenciales en torno a un centro vecinal, con escuela primaria, parque y locales comerciales. El conjunto se inauguró en abril de 1941 con 317 viviendas²⁶.

Uno de los proyectos más destacados del Banco Obrero fue el de la reurbanización de El Silencio, iniciado en 1942. El conjunto residencial que

²⁶ González Deluca, *ob.cit.*, p, 213.

sustituyó a las vetustas e insalubres edificaciones allí localizadas estaba integrado por apartamentos para la clase media, según el diseño de Carlos Raúl Villanueva.

A principios de la década de los cuarenta se estaba exteriorizando un gran aumento de la producción de variados rubros industriales. Por un lado, se intentaba dar respuesta frente al desabastecimiento interno ocasionado por la Segunda Guerra Mundial. Por otro lado, el Estado disfrutaba de una singular solvencia económica que le permitía asumir compromisos en inversiones en obras públicas, al igual que el sector privado estaba dotado de suficientes capitales destinados en parte a promover compañías urbanizadoras y numerosas edificaciones particulares. El impulso a la construcción por parte del Estado se comportaba como un factor dinamizador de otros sectores industriales. Entre los distintos programas de obras públicas resaltaban los nuevos muelles en el puerto de La Guaira, establecimientos educacionales, la Ciudad Universitaria, el Hospital Clínico y la ampliación de la Maternidad Concepción Palacios.

Todos estos trabajos requerían del suministro de materiales como cemento, asbesto, hormigón, vidrio, madera y pinturas que no podían ser traídos del exterior a causa de las dificultades derivadas de la contienda mundial. Esta situación incentivó las inversiones en dichos rubros que, como el cemento, disponían de una elevada demanda interna. Uno de los más destacados empresarios en este campo fue Eugenio Mendoza, quien se desempeñó como socio de una firma importadora de materiales de construcción (1926), para establecer más tarde Eugenio Mendoza & Co. (1934), Aserradero El Guaire (1937), La Concretera C.A. (1939), C.A. Venezolana de Cementos (1943) y la Compañía Productos Hormigón (1944)²⁷.

En la industria del cemento funcionaba también la antigua Fábrica Nacional de Cemento del «grupo Delfino», fundada en 1907, a la que se agregaron otras plantas localizadas en Valencia, Pertigalete (Guanta), Maracaibo, San Cristóbal y Barquisimeto. En los años cuarenta, el capitalista norteamericano Henry J. Kaiser proyectaba realizar inversiones en Venezuela en ese mismo ramo. Otra actividad asociada estrechamente a tales procesos era la fabricación de pinturas con las reconocidas compañías Pinco y Covequin. En estos años se elevó de

²⁷ Banko, Catalina, *ob.cit.*, pp. 88-89.

manera considerable el número de empresas pertenecientes a las ramas licoreras, de textiles, productos lácteos, chocolates, aceites, conservas de pescado, azúcar, tabaco y alimentos concentrados. Este proceso tuvo significativas repercusiones en el plano tanto económico como social, sobre todo en la demanda de empleos de diferentes categorías y en el incremento de la migración interna hacia las ciudades.

La Ley de Impuesto sobre la Renta (1942) y la reforma de la Ley de Hidrocarburos (1943) contribuyeron a acrecentar los ingresos fiscales en los años posteriores, al tiempo que el alza de la demanda de crudo se intensificaba con celeridad a causa de la segunda guerra, lo que hizo posible potenciar las inversiones públicas. De este modo la coyuntura se convirtió en muy favorable para la intensificación del proceso de urbanización en el contexto del gran acrecentamiento del gasto público. El producto interno bruto del sector petrolero registró un pronunciado ascenso al pasar de Bs. 976.300 millones en 1936 a Bs. 1.733.807 millones en 1944, tendencia que se fortaleció en los años siguientes, alcanzando a Bs.3.241.849 millones en 1949²⁸. Estas cifras expresan el extraordinario peso que había adquirido la renta petrolera en la vida económica nacional.

En 1943 se creó el Instituto de la Ciudad Universitaria (ICU) y, al año siguiente, el Estado adquirió la hacienda Ibarra para iniciar la moderna sede de la Universidad Central de Venezuela. El campus universitario abarca una extensión de 164 hectáreas en las que se han integrado diversas manifestaciones artísticas, desde la arquitectura hasta la escultura y pintura. Esta sede de la Universidad Central de Venezuela fue inaugurada en 1954.

El Instituto Nacional de Obras Sanitarias (INOS) fue fundado en 1943 con el objetivo de hacerse cargo de la instalación de los sistemas de acueductos y cloacas, servicio de agua potable y superación de los problemas sanitarios. Las obras de urbanismo propiciadas por el Banco Obrero se multiplicaron en estos años, así como también la construcción de vías de comunicación²⁹. Por entonces se apreciaba un notable incremento de la población de Caracas, que pasó de 203.342 habitantes en 1936 a 561.415 en 1941, lo que representaba el

²⁸ Baptista, Asdrúbal, *ob.cit.*

²⁹ Kornblith, Miriam y Thais Maingon. *Estado y gasto público en Venezuela 1936-1980*. (Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1985), pp. 81-83.

6% y el 14,5% de todo el país, respectivamente³⁰.

La ascendente concentración urbana en Caracas dio lugar a la proliferación de proyectos arquitectónicos, entre los que sobresalía la Urbanización San Bernardino, en la que capitales procedentes de los Estados Unidos tuvieron un destacado papel:

De allí que cuando la ciudad comienza a crecer decididamente, y a finales de los años 1930 se rompe por primera vez de manera clara con el tradicional patrón de retícula característico de su casco histórico, y se desarrolla la urbanización San Bernardino, los capitales norteamericanos ligados a los hidrocarburos ven en dicho sector una buena oportunidad para invertir³¹.

En los terrenos pertenecientes a la Sucesión Vollmer se emprendió el proyecto de la Urbanización San Bernardino, emplazada en un lugar excelente por su cercanía a la zona céntrica. En los años cuarenta se construyó allí uno de los hoteles más connotados de la época: el hotel Ávila en 1942, que fue financiado por Nelson Rockefeller, y era «el de mayor estatus y más amplias comodidades y servicios»³². Otras relevantes edificaciones de San Bernardino fueron el Centro Médico (1947), obra de Stelling, Tani & Cía., con asesoría de Edgar D. Martin, de Chicago. Por su parte, la compañía Shell contrató a Badgeley & Bradbury de Nueva York, para elaborar el proyecto de su edificio que fue concluido en 1950³³.

El proyecto de mayor envergadura impulsado por Luis Roche fue sin lugar a dudas la urbanización Altamira, sobre terrenos que habían pertenecido a la hacienda El Paraíso. En la prensa de 1944 se publicitaba el parcelamiento de una antigua hacienda, localizada tan solo a 3 minutos de la entrada del Caracas Country Club, importante punto de referencia señalado en las publicidades de desarrollos urbanos en el este de Caracas. Las obras principiaron con un capital de 2.000.000 de bolívares. La plaza de entrada era monumental con un obelisco

³⁰ De Lisio, Antonio. «La evolución urbana de Caracas. Indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza» (*Geografía Venezolana*, 2001, Vol. 42, 2), p. 218.

³¹ Fundación Arquitectura y Ciudad, “San Bernardino” en <https://fundaayc.com/tag/>

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*. El diseño del Hotel Ávila fue realizado por el arquitecto Wallace K. Harrison. Otra de sus obras famosas fue el Rockefeller Center y el edificio sede de las Naciones Unidas en Nueva York

rodeado de fuentes y jardines, y un estanque «espejo de agua». Constaba de tres avenidas de 22 metros de ancho, asfaltadas y con ornamentos en las esquinas.

La urbanización contaría con todas las comodidades. Se proyectaba la instalación de salas de teatro y cine, además de una serie de locales laterales destinados a diversos negocios: farmacia, casa de abasto, salón de peinado y agencia de correo. Para los niños se habían diseñado cuatro parques y escuelas con kindergarten y educación primaria. Asimismo, se instalaría un acueducto para surtir a la urbanización con agua de vertientes y manantiales del Ávila, un parque zoológico al pie de El Ávila, avenidas especiales para equitación, una línea de autobuses propia y exclusiva con itinerario directo para unir Altamira y el centro de Caracas³⁴.

Altamira introdujo un concepto moderno en materia de urbanismo al integrar el espacio residencial con los aspectos recreacionales de los adultos en contacto con la naturaleza, para la educación de los niños e incluso para efectuar algunas compras básicas para el hogar sin salir de la urbanización.

Siguiendo con la información proporcionada por la prensa de la época sobre los avances del urbanismo caraqueño, se puede examinar la publicidad consagrada a la urbanización La Castellana, a la que se calificaba como el sitio ideal para disfrutar de las comodidades de la vida urbana junto a los deleites de la naturaleza en un espacio «sano y fresco», rodeado de bosques de árboles centenarios. Una red de cloacas, agua potable, líneas eléctricas y teléfono completaban los atractivos de este nuevo parcelamiento³⁵.

Cualidades similares se difundían en la prensa sobre la urbanización Los Palos Grandes, caracterizada por ser una zona «fresca y sana», en la que se instalarían cloacas, vías pavimentadas y un servicio de autobuses, tomando en cuenta la importancia de disponer de transporte directo hacia el centro. La ventaja de contar con vehículos para el traslado es uno de los elementos a los que mayor atención se prestaba en aquel tiempo³⁶.

También El Bosque, emplazado en los terrenos de Sans Souci, se convirtió en un atractivo espacio por su ubicación en la prolongación de Sabana Grande y

³⁴ «Aviso», *El Universal*, Caracas, 14.04.1944.

³⁵ *Ibidem*, 16.04.1944.

³⁶ *Ibidem*.

en las proximidades del *Country Club*. Esta urbanización estaría dotada de acueducto, luz eléctrica, cuatro líneas de autobuses y un servicio especial de tranvía³⁷.

Continuando por el flanco sur de la línea del este, paralela a la carretera del Este (más tarde Avenida Miranda), se encontraba la urbanización Los Cortijos de Lourdes que estaba destinada a la construcción de casas de fin de semana, por ser considerada zona rural en aquel tiempo, tan solo a 15 minutos del centro. Se ofrecían parcelas de 5.000 metros, aptas para cultivar un huerto familiar. Este proyecto pertenecía a la compañía Soré, dirigida por Roberto Sosa Fernández y Francisco J. Rendiles.

Dadas las características de la zona, más alejada de las nuevas urbanizaciones, un grupo de aficionados al deporte y a la vida social fundó en 1944 el Club Los Cortijos en el sitio que había ocupado la hacienda Lourdes de Los Dos Caminos. Su primera directiva estuvo integrada por Alberto Ordóñez, Alejandro Hernández (propietario de Ron Pampero) y José Delgado, entre otros. Se han practicado varias remodelaciones en la estructura del club donde se continúa celebrando diversos actos deportivos y sociales³⁸.

Entre las urbanizaciones alejadas de Caracas destaca La Suiza en San Antonio de los Altos, a 20 kilómetros de la capital, ideal por sus beneficios para la salud y el descanso, tal como lo indica el aviso de prensa. Se promocionaba el nuevo desarrollo por su excelente clima y ambiente. Se sumaba a las ventajas de esta urbanización el amplio panorama que podía divisarse desde la altura de 1.550 metros. La Suiza tendría acueducto propio, luz eléctrica y servicio de autobuses³⁹.

En un nivel más modesto, se estaba proyectando en 1944 la urbanización Artigas en la avenida San Martín con casas económicas financiadas por la Compañía Anónima de Crédito Urbano⁴⁰.

En casi todos los anuncios de las nuevas urbanizaciones se subrayaba como cualidades particulares, la existencia de líneas de transporte público, servicio que se estaba convirtiendo en una imperiosa necesidad para conectar los lugares de residencia y los sitios de trabajo, en su gran mayoría todavía ubicados en el casco central de la ciudad.

³⁷ *Ibidem*, 09.04.1944.

³⁸ «Historia del Club Los Cortijos» en <https://clubloscortijos.com/site/historia/>

³⁹ «Aviso», *El Universal*, 02.04.1944.

⁴⁰ *Ibidem*.

De manera progresiva, la ola urbanizadora había cubierto la mayor parte del valle de Caracas llegando en breve tiempo hasta El Marqués, urbanización que ocupó los predios de una antigua hacienda que había pertenecido al Marqués del Valle de Santiago en el siglo XVII. Inicialmente fue también un espacio dedicado a la vida campestre por la existencia de una laguna ubicada donde hoy se encuentra la avenida Sanz. Una manga de coleo estaba localizada en los predios en los que hoy se levanta el Unicentro El Marqués. En el curso de los años cuarenta, el negocio inmobiliario también se interesó por estos terrenos, comenzando así la vida de esta nueva urbanización.

Concluyó así la década de los cuarenta con una Caracas totalmente transformada por el avance constante del proceso urbanizador que inexorablemente seguía avanzando hasta llegar a la urbanización Miranda en el siguiente decenio.

Aunque los años cincuenta no están contemplados en nuestro objeto de estudio, no podemos dejar de mencionar las grandes transformaciones de la fisonomía de Caracas al proseguir la urbanización de la franja sur de la Carretera del Este (futura avenida Miranda). Destacamos por su significación a la empresa Venezolana de Inversiones que urbanizó las Colinas de Bello Monte, gracias a la iniciativa de Inocente Palacios, desarrollo que implicó todo un desafío para la construcción en zona de laderas. Asimismo, destacan urbanizaciones como La Floresta, Chuao, Prados del Este, entre otras. Nuevas avenidas y autopistas permitieron la veloz circulación de los cada vez más numerosos automóviles. El casco central fue perdiendo así su tradicional papel como sede de múltiples empresas, dependencias públicas, bufetes, consultorios, entidades bancarias y tiendas comerciales, las cuales se fueron desplazando hacia Sabana Grande y al este de la ciudad. Mientras se construían nuevos y elevados edificios, la silueta de la vieja ciudad se iba desvaneciendo al ritmo del buldózer.

CONCLUSIONES

Los primeros cambios sustantivos de la estructura urbana de Caracas se materializaron en el curso de las últimas décadas del siglo XIX, en los tiempos en que se impuso la consigna del progreso a través del proyecto modernizador de Antonio Guzmán Blanco y la incorporación de nuevos edificios públicos, bulevares, paseos, puentes, carreteras y acueductos.

Escasas fueron las transformaciones urbanísticas a comienzos del siglo XX, a excepción de los primeros pasos en el desarrollo de El Paraíso. La primera década se caracterizó por la sucesión de conflictos internos y con países extranjeros, a lo que siguió la primera guerra mundial que se constituyó en importante obstáculo para el desenvolvimiento económico. Fue recién en el transcurso de los años veinte cuando era posible apreciar cambios significativos en la fisonomía de Caracas, en el cuadro de profundas transformaciones acarreadas por los efectos de la explotación petrolera con evidentes repercusiones en el plano económico y también en la vida social.

En este escenario, se fueron modificando el estilo de vida y los patrones culturales de la sociedad caraqueña, al compás que dictaba el mayor dinamismo económico de aquellos años. La selección de una residencia moderna era un paso primordial en toda carrera profesional y un signo de ascenso en la escala social. Asimismo, era conveniente seleccionar un entorno adecuado, especialmente en las nuevas urbanizaciones que intentaban combinar elementos de la naturaleza con residencias de planta alta y jardines, en medio de un paisaje en el que destacaba el Ávila. Por su parte, quienes no poseían medios suficientes y debían afrontar las dificultades de los primeros tiempos de inserción en la ciudad, también requerían de viviendas en un nivel más modesto. A través de este complejo proceso se fue moldeando el nuevo rostro de la urbe caraqueña alrededor de las urbanizaciones que fueron poblando el valle de la ciudad capital.

Las otrora elegantes parroquias de Caracas fueron ocupadas por establecimientos comerciales y oficinas, lo que motivó que muchos residentes abandonaran estos lugares y se desplazaran hacia las nuevas urbanizaciones asentadas en los terrenos de las desaparecidas haciendas. Los tradicionales patrones de la Venezuela agroexportadora iban quedando atrás en la medida en que desde mediados de los años veinte se introdujeron cambios sustanciales en la economía cada vez más asociada al ascenso de la renta petrolera, convertida en la principal fuente de ingresos fiscales y que incidía en el incremento de la demanda interna de mercancías y servicios. Todo este proceso tuvo clara influencia en la acelerada expansión urbana en un contexto de gran dinamismo en el que se ejecutaban obras de infraestructura portuaria, vialidad, alumbrado, teléfonos y transporte, junto al constante crecimiento del sector bancario, de seguros y diversas ramas manufactureras, siendo la rama de la construcción una de las que mayor pujanza estaba demostrando gracias al encadenamiento

de los distintos renglones productivos.

El cambio demográfico se exteriorizó no solamente por el flujo de población desde el campo a la ciudad, sino que también debemos resaltar la llegada de buen número de migrantes provenientes del exterior, de manera particular tras la conclusión de la segunda guerra. Incluso, muchos de los arquitectos venían de España con una formación de primera línea, que contribuyeron a transformar y embellecer el estilo de las residencias particulares e incluso de los edificios que albergaban a importantes empresas nacionales y extranjeras.

BIBLIOGRAFÍA

- Almandoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas: Fundarte, 1997.
- Banco Obrero. *40 años del Banco Obrero 1928-1968*. Caracas: Banco Obrero, 1968.
- Baptista, Asdrúbal. *Bases cuantitativas de la economía venezolana 1830-2008*. Caracas: Fundación Artesanogroup, 2011.
- Bustamante, Nora, *Isaías Medina Angarita. Aspectos históricos de su gobierno*. Caracas: Universidad Santa María, 1985.
- Caraballo, Ciro. «Obras públicas en la Venezuela del Centenario del Natalicio del Libertador» en *Venezuela 1883*. Caracas: Congreso de la República, 1983, tomo 2.
- Carvallo, Gastón y Josefina Ríos. *Temas de la Venezuela agroexportadora*. Caracas: Editorial Tropykos, 1984.
- Castillo, Ocarina. *Los años del buldózer. Ideología y política 1948-1958*. Caracas: Tropykos y Universidad Central de Venezuela, 1990.
- Cunill Grau, Pedro. *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1987.
- De Lisio, Antonio, «La evolución urbana de Caracas. Indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza» en *Geografía Venezolana*, 2001, Vol. 42, 2.
- El Universal*, «Avisos», Caracas, 1944.
- Fundación Arquitectura y Ciudad. «San Bernardino» en <https://fundaayc.com/tag/>
- Fundación Arquitectura y Ciudad. «Crono-arquitectura de Venezuela». en <https://www.google.com/search?q=cronoarquitectura+Venezuela>

- Germani, Gino (comp.). *Urbanización, desarrollo y modernización*. Buenos Aires: Editorial Paidós, 1976.
- Gerstäcker, Friedrich. *Viaje por Venezuela en el año 1868*. Caracas: Ediciones de la Universidad Central de Venezuela, 1968.
- González Deluca, María Elena. *Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2001.
- González Deluca, María Elena. *La construcción de un país*. Caracas: Cámara Venezolana de la Construcción, 2013.
- Kornblith, Miriam y Thais Maingon. *Estado y gasto público en Venezuela 1936-1980*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1985.
- Leal, María T. «Orígenes de la Urbanización El Paraíso» en *Tiempo y Espacio*, No. 54, 2010.
- Machado de Acedo, Clemy, Elena Plaza y Emilio Pacheco. *Estados y grupos económicos en Venezuela. Su análisis a través de la tierra, construcción y banca*. Caracas: Editorial Ateneo de Caracas, 1981.
- Martín Frechilla, Juan José. «Al Norte y al Este de El Paraíso. Urbanismo y formación disciplinar en la Universidad Central hasta 1975» en *Urbana*, 40, 2007.
- Martín Frechilla, Juan José. *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*. Caracas: CDCH/UCV, 2004.
- Ministerio de Fomento. *Memorias*. Caracas, 1900-1940.
- Ministerio de Obras Públicas. *Memorias*. Caracas, 1900-1945.
- Mobilia Diutaiuti, Esther. «Los Chorros, del cafetal al bungalow. Cuando el tejido urbano se funde con la naturaleza (1910-1935)», en *Tierra Firme*, número 90, enero-marzo de 2005.
- Olivar, José Alberto. *Caminos y carreteras de Venezuela*. Caracas: Comala.com, 2004.
- Roche, Marcel. *La sonrisa de Luis Roche. Un ensayo biográfico*. Caracas: Editorial Arte, 1967.
- Rodríguez Gallad, Irene. «Perfil de la economía venezolana durante el régimen gomecista» en *Juan Vicente Gómez y su época*. Caracas: Monte Ávila Editores, 1988.
- Rosas Marcano, Jesús. «La vida cotidiana de la Caracas guzmancista» en *Venezuela 1883*. Caracas: Congreso de la República, 1983, tomo 2.
- Rosti, Pal. *Memorias de un viaje por América*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1968.

- Valecillos, Héctor (comp.). *Estadísticas socio-laborales de Venezuela. Series históricas 1936-1990*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1990.
- Valery, Rafael. *Nomenclatura caraqueña*. Caracas: Ediciones Petróleos de Venezuela, 1978.
- Zawisza, Leszek. *Venezuela 1883*. Caracas: Ediciones del Congreso de la República, 1983.