

## HACIA LA EMERGENCIA DEL URBANISMO EN VENEZUELA, 1830-1908<sup>1</sup>

Arturo ALMANDOZ MARTE

### I PREFACIO: LIMINARES Y LIMITACIONES

#### Justificación, énfasis y fuentes

1. La principal justificación de este trabajo de incorporación académica (TIA) estriba en ofrecerse como preclara y fundamentación, cronológica y epistemológica a la vez, al TIA presentado en 2019, en tanto requisito parcial para a mi membresía correspondiente por el estado Guárico, el cual se centró en los “Fundamentos y cristalización del Urbanismo en Venezuela: de Gómez a Medina (1908-1945)” (ALMANDOZ, 2020). Para ampliar en retrospectiva esa revisión, siempre posicionado en la historia urbana y urbanística donde se domicilia mi investigación, se trata ahora de revisar y articular - hasta donde lo permiten los quiebres políticos e institucionales del período - la serie de tres episodios que, desde la separación de Venezuela de la Gran Colombia hasta el momento del ascenso de Juan Vicente Gómez a la jefatura nacional, condujeron a la emergencia del urbanismo en la república centenaria, a inicios del siglo XX.

Si bien el ciclo de gobiernos e influencia política de Antonio Guzmán Blanco ha sido revisado por la historiografía arquitectónica y urbanística, la novedad y relevancia de este TIA consiste, a nuestro juicio, en que el guzmanato (1870-1888) es puesto aquí en perspectiva, por un lado, con las tempranas décadas republicanas antecedentes, las cuales han sido raramente visitadas desde la historiografía ingenieril y urbana (ARCILA, 1961, MALDONADO, 1997, MORALES, 2001, LANDA, 2021, ZAWISZA, 1989, por ejemplo). Por otro lado, se conecta la modernización guzmancista con las reformas sanitarias, habitacionales y comunicacionales de entre siglos, las cuales siguen siendo poco conocidas (GONZÁLEZ DELUCA, 2013, MARTÍN, 1994, MARTÍN, 1999, OLIVAR, 2014, por ejemplo). A esta desatención urbanística contribuyó por mucho tiempo, a mi entender, una historiografía política que, bajo el manto del oscurantismo dictatorial de entre siglos, escamoteó significativos cambios urbanos, sanitarios y disciplinarios que sí tuvieron lugar en Caracas y otras regiones venezolanas.

2. No intenta este trabajo desplegar una historia ni definitiva, por supuesto, ni tampoco exhaustiva para el territorio venezolano durante el período considerado. Además de las limitaciones en las fuentes que serán señaladas más adelante, lo parcial, y hasta ralo, de la cobertura del discurso se evidencian no solo en los vacíos cronológicos y territoriales, sino también en el protagonismo caraqueño a lo

largo de la narrativa. Al igual que en otros de mis libros sobre la ciudad y el urbanismo, Caracas mantiene una preeminencia, reconocida además con una sección en cada capítulo; sin embargo, resulta ahora desleída esa importancia capitalina en el discurso epistemológico de la disciplina, por comparación con mis obras anteriores.

Si bien no de manera sistemática, ciudades y regiones de provincia han sido incorporadas en esta nueva aproximación disciplinaria, siguiendo una línea de investigación sobre obras públicas; esta fue desarrollada desde mi incorporación en 2018 a la secretaría de la Comisión de Historia de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat de Venezuela (Acading, <https://acading.org.ve/>), y posteriormente al presidir dicha comisión hasta 2021.

3. Al igual que en mi ya mencionado trabajo de incorporación a Acading, como Miembro Correspondiente por el estado Guárico (ALMANDOZ, 2020), son enfatizadas aquí las obras públicas, las instituciones y los pioneros profesionales, más que en mis investigaciones previas tributarias de la *historia cultural urbana*. Sin embargo, en algunos episodios del discurso, se apela a las novelas y las crónicas de viajes, como en mis libros anteriores: *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)* (ALMANDOZ, 2006), resultante de mi tesis doctoral, seguido por *La ciudad en el imaginario venezolano* (ALMANDOZ, 2002-2018). Con todo y ello, tales fuentes literarias no son fundamentales en esta obra, encauzada más bien en la *historia urbanística*, según las vertientes que he tratado de distinguir en *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina* (ALMANDOZ, 2008).

4. Valga asimismo recordar que Caracas mantendrá cierto protagonismo a lo largo de la narrativa, si bien esa relevancia capitalina será inserta, con frecuencia, en el contexto nacional, así como latinoamericano. Para esta contextualización, el TIA se apoyará en la noción de *obra pública urbana*, siguiendo la línea de investigación que desarrollé, desde mi incorporación, a comienzos de 2018, a la Comisión de Historia de la Ingeniería (CHI) de la ANIH. En este sentido han sido de gran utilidad los debates al seno de la comisión, así como los insumos provistos por otras comisiones, a propósito de la noción la “obra destacada”, cuya definición fue acordada por la CHI y refrendada por la ANIH:

<sup>1</sup> Compendio del Trabajo de Incorporación Académica (TIA) ante la Ilustre Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat (ANIH) de Venezuela, como requisito parcial para optar a su incorporación como Individuo de Número, Sillón XX.

“Una obra destacada de Ingeniería, Arquitectura o Profesión Afín es el producto de la actividad intelectual y material de ingenieros, arquitectos o profesionales afines y que, por su magnitud, diseño o tecnología, haya trascendido por haber cambiado la fisonomía urbana o rural, transformado patrones de poblamiento o contribuido significativamente al desarrollo tecnológico y calidad de vida. Puede ser una ley, ordenanza, plan, proyecto, construcción, instalación, sistema, artefacto o dispositivo” (COMISIÓN DE HISTORIA, 2018).

Por todo lo anterior, pienso que esta revisión del TIA propuesto sobre la *obra pública urbana* puede ser de especial provecho, primeramente, para la labor de la CHI; en segundo lugar, para la agenda de la comisión inter-académica, creada en conjunto con la Academia Nacional de la Historia (ANH), así como para las búsquedas epistemológicas e historiográficas de ambas academias.

### Estructuración episódica

5. Más que por períodos históricos o gubernamentales – los cuales no dejan de estructurar la cronología de la narrativa – la división por capítulos se corresponde con *episodios epistemológicos, escalares o institucionales* de la disciplina en formación. Sin ofrecer una cobertura cronológica ni geográfica exhaustivas – ya que este TIA tiene a Caracas como principal escenario, aunque no como único ámbito territorial – la revisión propuesta se articula a través de tres episodios.

Tras unas consideraciones introductorias e historiográficas iniciales, el primero se centra en los **pinitos republicanos**, una vez separada Venezuela de la Gran Colombia, en 1830. En tal contexto, se intentará bosquejar el poblamiento y la corografía, junto a la colonización e inmigración en la república novel. El tránsito entre las carteras de Hacienda y Fomento servirá para enmarcar las mejoras incipientes en comunicaciones, infraestructura y obras civiles, mientras que algunos avances disciplinarios serán resaltados en las matemáticas, la ingeniería y la geografía.

Basado en mi tesis doctoral de 1996 (ALMANDOZ, 2006), el segundo episodio, centrado en el **arte urbano guzmancista**, comienza por contextualizar el liberalismo y el progreso, el industrialismo y la civilización promovidos por el así llamado Ilustre Americano, en sincronía con los ideales decimonónicos de otros países de la región (ALMANDOZ, 2018). Desde la piedra angular del Ministerio de Obras Públicas (MOP), constituido en 1874, se otearán algunas mejoras en vías de comunicación, acueductos, puertos y ferrocarriles, estos últimos emblemáticos del progreso y los negocios guzmancistas. Junto a cambios en los perfiles profesionales de ingenieros, arquitectos y artesanos, serán bosquejadas mejoras en la infraestructura y ornamentación de algunas regiones. Más centradas en Caracas, las secciones finales de este capítulo buscarán recrear la relevancia de la Exposición Nacional de 1883, así como la modernización de la policía urbana y la agenda municipal; hasta concluir con la

controversial evocación del París del Segundo Imperio en la Caracas guzmancista, sempiterna cuestión de la historiografía cultural y arquitectónica venezolana.

El tercer episodio, centrado en las **“visperas” urbanísticas** – entendidas en un sentido epistemológico y cronológico, tal como he revisado para algunos casos latinoamericanos (ALMANDOZ E IBARRA, 2018) – partirá de las transformaciones y mejoras infraestructurales apreciables en la Caracas de entre siglos. El cambio fundamental de policía urbana a higiene pública será explicado a través del síndrome insalubre y el debate médico consiguiente, en medio de las epidemias y pestes que asolaban al país; hasta la creación de nuevas instituciones, como la Dirección de Higiene y Estadística Demográfica, junto a la Comisión de Higiene Pública, durante el pasaje de Juan Vicente Gómez por la Gobernación del Distrito Federal. Finalmente, la ampliación del concepto de higiene local a nacional será prefigurada mediante un panorama de las mejoras sanitarias y comunicacionales en algunas regiones venezolanas.

## II Tras la Gran Colombia: pinitos republicanos

### Poblamiento y corografía

1. Al debutar en la vida republicana como parte de la Gran Colombia, Venezuela padecía de despoblamiento y desconexión, entre otras rémoras arrastradas por los “territorios rotos” resultantes del desmembrado Imperio español (ALMANDOZ, 2018: 43-49). Según cifras reunidas por Miguel Tejera en *Venezuela pintoresca e ilustrada* (1875), para 1825 el sabio Alexander von Humboldt estimaba 785 mil almas en el país naciente, mientras que el ingeniero Agustín Codazzi se decantaba por 701 mil; el censo de 1827, según Tejera, apenas confirmaba 629.633 habitantes (TEJERA, 1986, I: 353).

Teniendo en mente ese poblamiento exiguo, entre otras debilidades nacionales, José María Vargas advirtió al Congreso Constituyente reunido en Valencia en 1830, el cual decidió la separación venezolana de la Gran Colombia, tratar de mantener relaciones que no supusieran una “escisión total” de la anfictionía (Vargas en ARRÁIZ, 2001: 63). En efecto, dado que la población grancolombiana en conjunto superaba los tres millones, el médico y futuro presidente advirtió sobre la conveniencia de mantener alianzas, sobre todo al tener en cuenta los tratados internacionales y comerciales que ya habían sido firmados con las nacientes repúblicas.

“La importancia de Colombia cuando estos contratos fueron celebrados era de tres millones y más de población, la de Venezuela sólo es de setecientos mil almas. La extensión territorial, la riqueza y demás recursos que forman el poder nacional tienen con la absoluta separación una disminución proporcional, sin duda de dos terceras partes” (VARGAS, 2001: 58).

La inquietud de Vargas sobre una Venezuela despoblada y desarticulada prefiguraba la penetrante imagen del “desierto”, utilizada décadas más tarde por Juan Bautista Alberdi – el

constitucionalista argentino y miembro de la Generación de 1837 – al referirse a las transformaciones materiales necesarias para convertir los malos territorios latinoamericanos en verdaderas “repúblicas” articuladas.

“Hoy debemos constituirnos, si nos es permitido este lenguaje, para tener población, para tener caminos de fierro, para ver navegados nuestros ríos, para ver opulentos y ricos nuestros Estados. Los Estados como los hombres deben empezar por su desarrollo y robustecimiento corporal.

Éstos son los medios y necesidades que forman la fisonomía peculiar de nuestra época.

Nuestros contratos o pactos constitucionales en la América del Sud deben ser especie de contratos mercantiles de sociedades colectivas, formadas especialmente para dar pobladores a estos desiertos, que bautizamos con los nombres pomposos de Repúblicas; para formar caminos de fierro, que supriman las distancias que hacen imposible esa *unidad indivisible* en la acción política que con tanto candor han copiado nuestras constituciones de Sud América de las constituciones de Francia, donde la unidad política es obra de ochocientos años de vida preparatoria” (ALBERDI, 2008: 81-82).

Escrito por Alberdi desde el exilio en Valparaíso para la Argentina resurgida tras la derrota de Juan Manuel de Rosas, el libro puede verse como una temprana evaluación de cómo todos esos factores modernizadores informaban el debate constitucional latinoamericano de mediados del XIX. Desde la desengañada perspectiva de treinta años de vida republicana desaprovechada, el análisis del miembro de la Generación del 37 conjugó, tras la euforia independentista, varios de esos factores llamados a consolidar los proyectos nacionales. Al contrastar con las tempranas constituciones libertarias, formuladas al calor “de echar la dominación europea fuera de este suelo”, cuando los “nombres de inmigración y colonización despertaban recuerdos dolorosos y sentimientos de temor”, Alberdi abogó por nuevos “medios y necesidades” seculares y materiales requeridos por las incipientes “repúblicas” para dejar de ser “desiertos” (ALBERDI, 2008: 80-82).

Si bien precedente a la de Alberdi, la advertencia de Vargas en el Congreso Constituyente de Valencia fue, como la de aquel, posterior a la euforia independentista. Al igual que lo hiciera el constitucionalista sureño al visualizar la Argentina por construir tras la dictadura de Juan Manuel Rosas, el constituyente venezolano llamó la atención sobre las condiciones materiales – naturales y militares, comerciales y financieras – requeridas para la “prosperidad recíproca” al separarnos de Nueva Granada y Ecuador, la primera de las cuales superaba a Venezuela en población y territorio (VARGAS, 2001: 62).

2. Antes de las reformas liberales que, en consonancia con los designios de Alberdi, transformarían el paisaje urbano latinoamericano, durante el último tercio del siglo XIX

(ALMANDOZ, 2018: 65-106), los primeros gobiernos conservadores de Venezuela dieron pinitos en materia de poblamiento y administración territorial. A diferencia del doctor Vargas, el general José Antonio Páez – adalid de la separación de la Gran Colombia y primer presidente de la nueva república (1831-35) – vio una gran desventaja en la magnitud demográfica del “monstruo político” grancolombiano. Así lo afirmaría en 1869 desde su exilio en Nueva York, al justificar las razones que llevaron a Venezuela a abandonar la anfictionía:

“Colombia era una hermosa creación de Bolívar que debía siempre existir armada con su lanza y su broquel. Terminada la guerra, era una especie de monstruo político, siquiera se compare su tamaño con el número de sus pobladores; no podía vivir, porque en la naturaleza no caben las cosas ni las naciones desmesuradas y sin cohesión” (PÁEZ, 2001: 165-166).

Aunque apunte en dirección contraria a la advertencia de Vargas sobre la conveniencia de mantener cierta integración, en vista de la magnitud demográfica de la Unión Colombiana, de ese aserto de Páez se colige en todo caso su preocupación por la “cohesión” y el poblamiento, con obvias implicaciones territoriales y administrativas. Tras la separación, Venezuela quedó dividida en trece provincias: Caracas, Carabobo, Barquisimeto, Coro, Maracaibo, Trujillo, Mérida, Barinas, Apure, Barcelona, Cumaná, Margarita y Guayana; estas, a su vez, se subdividieron en 88 cantones, nos recuerda Tejera (TEJERA, 1986, I: 364; CAMACHO, 1982; ESTABA, 2021). La misma *Ley sobre el régimen y organización de las Provincias* (1830) creó las diputaciones provinciales y los concejos municipales, los cuales sustituyeron a los cabildos coloniales; los concejos vieron empero mermadas sus facultades, ya que las diputaciones provinciales asumieron sus competencias legislativas. Junto a las jefaturas civiles y las administraciones de rentas municipales, a nivel vecinal fueron instituidas las parroquias civiles, con base en las eclesiásticas, como ámbitos primarios de actuación de las juntas electorales, de las juntas parroquiales, de los jueces de paz, de las escuelas de primeras letras y de las juntas de sanidad (LANDA, 2021: 7-8).

Junto a las reformas administrativas y jurisdiccionales, se promovió la exploración del territorio de 1.250.000 kilómetros cuadrados, ignoto en buena medida. Resultante de las recomendaciones de una comisión parlamentaria constituida a tal fin, integrada por el doctor José María Vargas, el general Carlos Soublette y el licenciado José Grau, el 14 de octubre de 1830 fue creada la Comisión Corográfica. Con una duración inicialmente estimada de tres años, los cuales terminaron siendo ocho, en vista de la ingente magnitud y desafíos épicos de su cometido, la Comisión buscaba, según el informe que la respaldaba, “la formación de planos de las provincias de Venezuela que reúnan noticias de geografía, física y estadística”. Era este un propósito, según los considerandos del decreto creador, “utilísimo y trascendental”, ya que sin ello

“las operaciones militares no pueden ser hechas con regularidad; él fijará los límites exactos de las provincias

y de la jurisdicción de sus gobiernos; dará los elementos y bases para la estadística, para establecer las contribuciones, conocer la fuerza y riqueza pública y calcular sus progresos; tendrá una influencia benéfica en los trabajos de la agricultura, en la formación y mejor dirección de los caminos, desagües de los lagos y pantanos, limpieza y navegación de los ríos; y por último será el alma de la futura prosperidad del país” (*apud* LOVERA, 1993: 11).

3. La Comisión Corográfica quedó a cargo del geógrafo, explorador y militar italiano Agustín Codazzi, llegado a Venezuela en 1827, durante el último viaje del Libertador. Este lo destacó en Maracaibo, amenazada a la sazón por la marina española, donde el designado comandante de artillería levantó los primeros planos de la provincia del Zulia (PÉREZ RANCEL, 2002: 46-48). El mismo Codazzi resumió el laborioso *modus operandi* de la comisión:

“Los baqueanos que me acompañan constantemente en todas direcciones, y que conocen con exactitud las haciendas y hatos, son los primeros que me dan noticias de los ganados y bestias: al punto de cualquiera estación en donde hay gente, sigo tomando informes para confirmar o corregir los primeros conocimientos adquiridos por los baqueanos, y en las sabanas durante la marcha se cuentan o calculan los animales que se ven: cuando se llega a la parroquia, ya se tiene una idea de lo que puede existir; en ella se reúne el cura si lo hay, el alcalde y dos o tres de los principales y más instruidos del pueblo con los baqueanos de todos los campos, y veredas, de manera que hay siempre seis o siete personas de las más inteligentes y prácticas”. (*Codazzi apud* LOVERA, 1993: 15-16).

Las labores de recolección de datos de la Comisión Corográfica fueron concluidas al iniciar el segundo gobierno del general Páez (1839-43). Tras recibir la aprobación del ingeniero Juan Manuel Cajigal, en representación de la Academia de Matemáticas, así como del Congreso Nacional, se dispuso en 1839 la compilación y publicación del *Atlas físico y político de la República de Venezuela* (1840) y del *Resumen de la Geografía de Venezuela* (1841). Aparecido en París bajo autoría de Codazzi, este agradeció en el prólogo al “esclarecido” presidente, junto al congreso de la nueva república, por haberle ordenado “el levantamiento de los mapas de las provincias con las nociones convenientes de geografía física y estadística” (CODAZZI, 1840: 1).

Por su parte, el *Resumen* contó con el apoyo de los historiadores Rafael María Baralt y Ramón Díaz Martínez, así como del artista Carmelo Fernández para los dibujos y ornamentaciones del atlas (PONCE, 1997: 847). De esa labor también resultó el *Resumen de la Historia de Venezuela* (1840), publicado por Baralt en tres volúmenes, igualmente en París, así como sendos catecismos de geografía e historia, escritos por Codazzi y Baralt, dirigidos a la educación escolar.

Ese corpus cardinal fue coetáneo del *Compendio de la historia de Venezuela desde su descubrimiento hasta que se declaró Estado independiente* (1840), de Francisco Javier Yáñez. Y toda esa labor fundacional de la nacionalidad llevó a José Rafael Lovera a concluir, a propósito de la Comisión Corográfica:

“Sin duda la obra de la Comisión, que podría definirse como la invención del territorio venezolano, divulgada a través de la imprenta y luego difundida por los canales educativos y empleada como apoyo para la Administración Nacional, dotó por primera vez a Venezuela de una imagen geo-histórica que constituyó una forma científica de apropiación del territorio, una manera de afirmación de la naciente República y un importante elemento de cohesión nacionalista (...)” (LOVERA, 1993: 28).

### Colonización e inmigración

4. El poblamiento del vasto “desierto” – para utilizar de nuevo la metáfora de Alberdi - con colonos extranjeros y laboriosos, era cuestión que, al igual que en sus congéneres latinoamericanas, despuntó en Venezuela desde el albor republicano, antes incluso de separarse de la Gran Colombia. En diciembre de 1825, al desembarcar en La Guaira como primer cónsul británico en Caracas, sir Robert Ker Porter anotó en su *Diario* que el buque “Planet” arribó “con 200 inmigrantes escoceses, 30 familias en total, para formar una colonia en el Valle de los Caracas, en una finca de los señores Powles & Co.” (PORTER, 1997: 55).

En junio de 1831, durante la primera administración del general Páez, fue emitido un decreto para promover la llegada de trabajadores desde las Islas Canarias, seguido de otro en 1834; en el segundo gobierno paecista, en mayo de 1837, fue promulgada la Ley general de inmigración que ampliaba el espectro a todas las nacionalidades, ajustada por otra en 1840. Se priorizaba, desde el punto de vista de los promotores de la empresa, a quienes tuvieran la capacidad financiera y la posesión de tierras (PÉREZ RANCEL, 2002: 227).

Era ese el perfil de Manuel Felipe Tovar, quien agenció, en mayo de 1843, la fundación de la Colonia Tovar, la primera de once concebidas por Codazzi, adonde arribaron 392 alemanes procedentes del Gran Ducado de Baden. De esta región era oriundo Alexander Benitz, quien ayudara a Codazzi con la impresión del *Atlas*, gracias a los buenos oficios del mismísimo Alexander von Humboldt (PÉREZ RANCEL, 2002: 63; PONCE, 1997: 848). Tal como resume Pérez Rancel con respecto a la concepción integral del geógrafo:

“El plan de Codazzi para estas colonias prevé su conexión por medio de calles y senderos entrelazados en las montañas, de las cuales sólo llegan a trazarse los principales y algunos son construidos con la participación directa del Codazzi ingeniero y siguiendo sus indicaciones, como el que comunica con la población de La Victoria.

“Para unir Caracas con la colonia principal, Codazzi planifica la construcción de un ferrocarril que posteriormente debería continuar más allá de la Colonia, hacia los vecinos y fértiles valles centrales del país. En el futuro inmediato este ferrocarril debería enlazar las colonias con los dos principales puertos de la nación, los cuales quedarían conectados entre sí atravesando los asentamientos agrícolas de las montañas centrales y las dos más importantes ciudades de esa región, Valencia y Caracas” (PÉREZ RANCEL, 2002: 64-65).

Sobre la base de esa concepción regional, el diseño del plano de la Colonia Tovar, de 1852, obra del ingeniero Codazzi y del topógrafo Benitz – director de la comunidad – puede verse como el primero de una ciudad planificada durante la era republicana en Venezuela. Y como para sellar el cambio con respecto al trazado colonial, el pueblo no se nuclea “en torno a la iglesia como componente dominante”, sino que, como ha resaltado Carlos Maldonado, “viene a ser el foro o plaza pública el espacio que asume dominio en la tipología civilizadora” (MALDONADO, 1997: 71).

5. Ese exitoso asentamiento de inmigrantes foráneos en la Colonia Tovar contrastó con fallidas experiencias para establecer ingleses trinitarios en Unión Chaguaramas (1848) y Numancia (1853), ubicadas respectivamente en tierras de Güiría y Puerto Tablas, cercano a San Félix. Lo mismo ocurrió con el intento por avencindar daneses en las zonas altas de Chirgua, en Carabobo (LANDA, 2021: 59).

En vista de ello, puede decirse que la escasa inmigración extranjera tendió a fortalecer los patrones territoriales de poblamiento heredados de la Venezuela colonial, mientras que cambios más significativos vinieron dados por movimientos de la misma población criolla. Así ocurrió en tierras incultas del piedemonte andino-llanero y riberas del lago de Maracaibo, en la periferia del delta del Orinoco y los Llanos centrales, entre otras regiones que no eran significativas, en términos económicos o demográficos, durante la era colonial (CUNILL, 1987: 991). En este sentido, apoyándose en Cunill, también destaca Landa, entre esas regiones favorecidas por el poblamiento criollo durante el primer tercio del siglo XIX,

“el litoral coriano, el interior barquisimetano, los sistemas fluviales de Barinas, Cojedes y Guárico, las estribaciones andinas y de la Cordillera del Litoral, así como la periferia del Delta del Orinoco y los Llanos Orientales, donde familias e individuos constituyeron centenares de pueblos y caseríos espontáneos, mientras se establecían hatos y sementeras” (LANDA, 2021: 61-62).

Todo ese proceso de ocupación condujo a la formación de 39 nuevos pueblos y parroquias entre 1830 y 1858, cifra comparable a las fundaciones del siglo XVII en Venezuela (GARCÍA CASTRO, 1997, 1997a). En tal mudanza geográfica debe considerarse, asimismo, el inicio de la navegación a vapor en el lago de Maracaibo y a lo largo del Orinoco, desde Puerto

Nutrias hasta Trinidad, junto a otros puertos orientales (LANDA, 2021: 70). En vista de todo ello, bien concluye Landa que los factores incidentes en el patrón de ocupación de la temprana república fueron más que espontáneos, incluyendo, junto a los mencionados, la venta de tierras baldías y la habilitación de puertos por parte del Estado (LANDA, 2021: 62).

6. Contando Venezuela con 1.267.962 habitantes, según el censo de 1847 (TEJERA, 1986, I: 353), los efectos de las políticas migratorias, si bien tenues en el patrón de ocupación territorial, colorearon el paisaje humano republicano. Así se desprende de las impresiones de visitantes extranjeros al promediar el siglo XIX. Al describir la composición social de la capital de marras, el consejero Miguel María Lisboa, ministro del Imperio brasileño, notó que contribuía “algo al aumento de Caracas la frecuente entrada de colonos de las islas Canarias, de alemanes que han venido últimamente en gran número y que han caído muy bien, y de irlandeses, que, por el contrario, no han agradado ni prosperado” (LISBOA, 1954: 77-78).

El estadounidense H. E. Sandford - autor de la crónica “Caracas”, publicada en 1858 en *Harper's New Monthly Magazine* - estimó los canarios en veinte mil para todo el país, constituyendo el grupo europeo más abundante en la capital (SANDFORD, 1858, 1962). Pero el gringo los sobredimensionaba: realmente frisaban los 11.840, aunque ciertamente los canarios eran la casi totalidad de los 12.610 inmigrantes llegados a Venezuela entre 1832 y 1857 (PÉREZ RANCEL, 2002: 230; TEJERA, 1986). Tan arraigados estaban en la ciudad que incluso celebraban fiestas dedicadas a sus propios santos patronos; la algarabía de aquellas perturbó el sueño del comisionado inglés Edward Eastwick, quien nos visitara, a finales de la década de 1860, para negociar la deuda de la joven república con la Gran Bretaña (EASTWICK, 1868: 40).

Lejos de impulsar nuevas empresas en el país, los isleños tendieron a asumir las más duras de las faenas abandonadas por los esclavos liberados en 1854, durante la presidencia de José Gregorio Monagas (1851-55). No obsante esa limitante económica, y solo en la medida en que los canarios “secundaran al elemento anglosajón”, Sandford los veía como única esperanza de “la raza superior” para remontar el estancamiento de Venezuela; porque aquí, sentenció el gringo, los indígenas y las etnias africanas estaban “devorando rápidamente a los europeos” (SANDFORD, 1858: 193-194).

Los germanos, al parecer, encarnaban una esperanza más plausible para las “razas superiores” en el país mestizo. Desde distinguidos comerciantes como los Blohm hasta laboriosos artesanos y farmacéutas, el explorador alemán Friedrich Gerstäcker se topó en Caracas con más de sus paisanos de los que él hubo esperado. Se sorprendió empero de no encontrar ningún “doctor” alemán, al menos durante la Semana Santa de 1868 que pasara en la capital (GERSTÄCKER, 1968: 22-23). Y en los valles de Aragua visitó Gerstäcker la hacienda de los Vollmer, aunque no se adentró hasta la Colonia Tovar, donde sus paisanos lo habrían acogido con hospitalidad entre bávara y tropical.

Sin desmerecer ese colorido paisaje humano reportado por los visitantes, Venezuela distaba de igualar a los países latinoamericanos en expansión económica, como Uruguay, Argentina y Brasil, donde los contingentes europeos alcanzaron hasta el cincuenta por ciento de sus poblaciones urbanas, durante la segunda mitad del siglo XIX (ALMANDOZ, 2018: 65-89). De cara a emular estos ejemplos, habría que esperar las políticas inmigratorias durante los gobiernos de Antonio Guzmán Blanco, cuando llegarían al país 26.000 nuevos trabajadores, que se sumaron a los 37.000 europeos residentes (SEGUNDO CENSO, 1881; TEJERA, 1986).<sup>2</sup> Pero, a pesar de su rezago en Latinoamérica, puede decirse que, durante las primeras décadas republicanas, también dio Venezuela sus primeros pinitos en materia de colonización e inmigración.

### **Entre Hacienda y Fomento: comunicaciones, infraestructura y obras civiles**

#### Juntas promotoras

7. Junto al poblamiento y la colonización, la cohesión territorial que preocupaba a Páez y Vargas al separarse Venezuela de la Gran Colombia norteó los pinitos republicanos. Todavía recién llegado a Caracas en enero de 1826, al entrevistarse con el general Santiago Mariño, el cónsul británico le planteó “la necesidad de buenas carreteras en la república, pero más particularmente de La Guaira a Caracas”, recomendándole que “se empleasen las tropas para hacer una carretera mejor” (PORTER, 1997: 74).

Si bien no fue seguido este último consejo sobre la mano de obra militar, en vista de una orden emitida por Páez, una de las primeras medidas del gobierno republicano relativas a comunicaciones fue el decreto del 13 de marzo de 1826, para construir la vía Caracas-La Guaira, propuesta por la Sociedad Emprendedora (ARCILA, 1961, II: 13-16; ALLEGRET, 1997: 602-603). Iniciada en 1837, la vía de 20,89 metros de ancho estuvo a cargo de los ingenieros Salvador Rivas y Juan José Aguerrevere y Echenique, bajo la supervisión de la Junta de Caminos y la Diputación Provincial (ARCILA, 1961, II: 19-21). Inaugurada en 1845, la carretera Caracas-La Guaira despuntó como obra cumbre de la temprana república, cuya importancia neurálgica para comunicar la capital y su puerto solo sería superada en 1883, con la puesta en servicio del ferrocarril guzmancista.

En el interior de Venezuela, las juntas promotoras y los proyectos de comunicaciones continuaron con la carretera Valencia-Puerto Cabello, cuyo primer decreto data del 13 de mayo de 1834 (ARCILA, 1961, II: 106-107). Iniciada en 1842, a cargo del ingeniero polaco Alberto Lutowski, bajo la supervisión de la diputación provincial de Carabobo y la junta directora – constituida por Juan Uslar, Andrés Carvallo, Jesús María Guevara y Francisco González - la carretera entró en funcionamiento en 1848 (ZAWISZA, 1980: 50-68). También

destacan en esta etapa temprana los proyectos de la carretera Puerto Cabello-San Felipe (1844) y del camino de recuas Mérida-Barinas (1845), ambos diseñados por Agustín Codazzi (JAHN, 2001: 155).

8. De las instituciones promotoras a las constructoras, aparecen en esas obras los “nuevos órganos técnicos y de ejecución” de la temprana república, como las “distintas juntas económicas, de sanidad, de caminos y de ejidos, formadas por gobernadores y ciudadanos”; creadas algunas a nivel cantonal, esas juntas se encargaron, como señala Landa, “de delinear las estrategias económicas, sanitarias, de ejecución de carreteras y caminos”, así como de redención de las tierras ejidales, respectivamente (LANDA, 2021: 8-9).

En concordancia con los principios liberales, las instancias públicas cedieron responsabilidades de construcción y administración, en algunos casos, a empresas privadas, como la Sociedad Empresaria de Caminos, constituida en 1833 para asumir la construcción de la carretera entre Caracas y los valles de Aragua; esta sería retomada en 1855, durante la segunda presidencia del general José Tadeo Monagas (1855-58) (LANDA, 2021: 212). Sin embargo, puede decirse que la participación de capitales privados fue débil, en general, en los proyectos viales de gran envergadura durante la temprana república.

Las atribuciones provinciales en materia de apertura y construcción de caminos y carreteras fueron centralizadas durante la primera presidencia de José Tadeo Monagas (1847-51), con la ley del 10 de mayo de 1847, la cual reforzó, siguiendo a Landa, la injerencia del Poder Ejecutivo, estableciendo una tendencia centralizadora que, *mutatis mutandis*, se mantendría hasta el presente (LANDA, 2021: 227; ESTABA, 2021: 101-118). Tal centralización no implicó, afortunadamente, la desaparición de las juntas de fomento, las cuales continuaron su labor con la contratación de las carreteras del este, oeste y sur, durante la década de 1850. El rol de las juntas se reforzó tras la resolución ejecutiva creando la de Caracas; seguido del decreto de julio 14 de 1857, durante el segundo gobierno del general Monagas; entonces fueron establecidas en cada capital provincial, al tiempo que eran encomendadas de administrar el impuesto subsidiario del diez por ciento, establecido por el gobierno central. Aunque algunas tuvieron corta vida y otras fueron plagadas por corrupción, las juntas de fomento promoverían la administración y el adelanto de los programas formulados no solo entonces, sino también tras la Guerra Federal (1858-63), cuando quedarían adscritas al Ministerio de Fomento, creado en 1863 (LANDA, 2021: 28-29, 233-234).

Si bien concentradas varias en torno a la capital, tales obras viales fueron fundamentales, “no solamente porque bajaron los fletes del transporte y porque concedieron ventajas a los productores de la región central del país sobre los demás espacios económicos del territorio nacional”, sino también, como resalta Landa, “porque demostraron que el país podía

<sup>2</sup> Ver *infra* “Liberalismo y progreso, industrialismo y civilización”.

acometer obras de esa magnitud” (LANDA, 2021:16). Desde el punto de vista del sistema de ciudades, mientras La Guaira disminuyó su primacía, Puerto Cabello cobró importancia como puerto de salida de la producción aragüeña y de la región agrícola y ganadera nucleada en torno a Valencia; esta última reforzó asimismo su rol como centro administrativo de la provincia de Carabobo, a expensas de Caracas como capital de la provincia homónima (LANDA, 2021: 95; CARVALLO Y HERNÁNDEZ, 1983: 44-49; OLIVAR, 2022).

### Ensueños ferroviarios

9. Junto a las carreteras y los caminos incipientes, no podía faltar el ferrocarril entre los tempranos proyectos comunicacionales, el cual fue portento del progresismo decimonónico, conjurado por las repúblicas latinoamericanas desde su contitución (ALMANDOZ, 2018: 65-82; RIPPY, 1944). A pesar de ser menos atractiva que sus hermanas para los circuitos internacionales de producción e inversión, Venezuela no fue del todo ajena al nuevo adelanto infraestructural. Además de una propuesta de muelle para el puerto, en 1824 se elaboró un proyecto de ferrocarril Caracas-La Guaira, por parte del ingeniero inglés Robert Stephenson, hijo de George, inventores ambos de la locomotora a vapor (ARCILA, 1961, II: 185). El elevado costo de la obra, debido a los accidentes topográficos, disuadió empero a ingenieros y empresarios de llevarla a cabo (LANDA, 2021: 243-244).

Más de una década después, en 1835 se nicio la colocación de rieles del ferrocarril Tucacas-Minas de Aroa, por parte de la empresa General Bolivar Mining Association, propietaria de las minas (ARCILA, 1961, II: 241). Pero también esta empresa quedó inconclusa, al paralizarse la extracción del cobre (LANDA, 2021: 243-244).

A pesar de esos fracasos, desde que Stephenson hubo visitado Venezuela en 1824, el debate sobre los ferrocarriles se mantuvo como tema recurrente para los gobiernos sucesivos. Propuestas adicionales fueron elaboradas por ingenieros extranjeros, como el británico John Hawkshaw o el polaco Alberto Lutowski, entre otros intentos frustrados por las dificultades financieras (ZAWISZA, 1979). En 1854, cuando el desarrollo de las carreteras de la región de Caracas se encontraba aletargado, el Congreso mandó a “establecer un ferrocarril de La Guaira a Puerto Cabello pasando por Caracas y los Valles de Aragua” (RECOPIACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA..., 1884-1891, III: 172-175). Poco después se firmaron los contratos de construcción de los ferrocarriles de Caracas a La Guaira y de Valencia a Puerto Cabello, pero no pudieron materializarse (LANDA, 2021: 244).

10. Al promediar la década de 1850 se suscribieron contratos para la construcción del ferrocarril de Puerto Cabello a Barinas, de las Minas de Aroa al embarcadero y del ferrocarril Caracas-La Guaira, este último a cargo de Blas Bruzual y Juan Nugent. La inconclusión de estos contratos contribuyó a que los ensueños ferroviarios parecieran frustrados a la sazón. Además

de la ineficacia administrativa durante los gobiernos de los Monagas, los circuitos y umbrales de producción no justificaban la inversión extranjera en Venezuela.

Hacia finales del decenio de 1860, el alemán Friedrich Gerstäcker apenas encontró en las afueras de Caracas unos pocos vagones abandonados (GERSTÄCKER, 1968: 26). Triste impresión que fue confirmada por Eastwick, el comisionado británico, en su visita a la "estación" ferroviaria del este:

"Los rieles habían sido tendidos en un trayecto de media milla, y estaban cubiertos de yerbajos y malezas. Se veían locomotoras y vagones, junto con montones de leños para durmientes, tristes emblemas del sopor en que ha caído la empresa, y del cual parece dudoso que pueda despertar alguna vez" (EASTWICK, 1959: 38).

Si bien ninguno de los contratos mencionados fue ejecutado, puede decirse con Landa que los trazados ferroviarios ayudarían a consolidar el proyecto carretero que conectaba las dos ciudades más pobladas y los principales puertos del centro del territorio nacional. Y al mismo tiempo, esos tempranos ensueños con los caminos de hierro prefiguraron el proyecto ferrocarrilero a ser ejecutado en los dos últimos decenios del siglo XIX (LANDA, 2021: 244).<sup>3</sup>

### Carteras ministeriales y niveles administrativos

11. En un gabinete compuesto por apenas tres carteras – Interior y Justicia, Guerra y Marina, Hacienda y Relaciones Exteriores – puede decirse que este último, a través del primer sector, asumía buena parte de lo que más adelante sería Fomento, y a la postre, Obras Públicas. Durante mucho del ciclo paecista, al frente de la cartera de Hacienda estuvo Santos Michelena, político con experiencia diplomática y comercial en Filadelfia y Londres, así como negociador de la separación ante la Gran Colombia (RODRÍGUEZ CAMPOS, 1997: 157). Además de organizarse la Tesorería Nacional, en esa etapa germinal se promulgó la Ley de libertad de contratos, del 10 de abril de 1834, la cual permitió, en un país carente de bancos, “hacer acuerdos de préstamos regidos únicamente por la voluntad de los particulares involucrados”. Los cimientos liberales de la economía fueron reforzados, continúa Pino Iturrieta, con la así llamada “Ley de espera y quita”, de mayo 15 de 1841, la cual “dispuso ventajas para el acreedor a la hora de reclamar la deuda por incumplimiento” (PINO, 1993: 107).

En el marco de ese “liberalismo manchesteriano”, tal como lo llama el mismo Pino Iturrieta, durante la gestión de Páez, y gracias a la iniciativa de Michelena, “se promovió la construcción de nuevos puertos y aduanas”, así como “se estableció la libre navegación fluvial de buques de vela” (PINO, 1993: 106). En tal sentido apuntó el decreto paecista, del 30 de abril de 1840, permitiendo la apertura de la muralla del puerto de La Guaira, así como el proyecto de mejoramiento del mismo, presentado en 1842 por el ingeniero norteamericano Thomas N. Walter, diseñador del Capitolio de Washington

<sup>3</sup> Ver *infra* “Ferrocarriles: entre progreso y negocio”.

(1865). Habiéndose firmado el contrato con el mismo ingeniero en 1844, el tajarar fue concluido al año siguiente y destruido posteriormente por una marejada. El informe sobre el siniestro fue presentado en 1847 por los ingenieros Juan José Aguerrevere y Francisco Avendaño (ARCILA, 1961, II: 313-316).

Los destrozos causaron estupor por varios años, puesto que, todavía en 1852, durante su segunda estada diplomática en Venezuela, el Consejero Lisboa ofreció vívidas impresiones de la destrucción, seguidas por reflexiones sobre las lecciones a aprender de la experiencia, resultantes de combinar las prácticas y los saberes constructivos:

“el recinto que formaba obstruido por la arena, el puente de desembarque seco, la muralla que parecía tan fuerte completamente desmoronada y reducida a un montón de piedras sueltas; ¡que surgían aquí y allí del seno del enfurecido mar! Fue un completo triunfo de la práctica o del instinto sobre la teoría, o para recordar la frase de los defensores de la obra, de la *presunción* sobre la *ciencia*. Útil lección para los gobiernos americanos, que les enseña que, respetando mucho los progresos de la ciencia conseguidos por los europeos, deben sin embargo combinarlos, siempre que tengan que arriesgar sus capitales, con los consejos de la práctica local” (LISBOA, 1992: 38).

12. A pesar del desastre del tajarar guaireño, otros medios de comunicación seculares contribuyeron a la renovación progresista. Tras la prueba precursora del sistema telegráfico Morse en Venezuela – ejecutada el 24 de febrero de 1851, por parte de Luis Baker y Salomón Humphrey - en 1856 fue inaugurada la primera línea telegráfica Caracas-La Guaira, por parte de la Empresa Telégrafos Electromagnéticos, dirigida por el ingeniero español Manuel Montúfar. Al año siguiente se instalaron oficinas en La Victoria, Valencia y Puerto Cabello; pero con la Guerra Federal, las líneas sufrieron deterioros que no pudieron ser indemnizados a la compañía, y el crecimiento de la red se frenó en Puerto Cabello (MALDONADO, 1997: 68; MORALES, 2001: 87). También fue construida en 1850 la carretera Caracas-Los Teques, por Augusto Permachan; cuatro años más tarde se firmó el contrato (1854) para el tramo Caracas-La Victoria, de la carretera de Occidente, otorgado al mismo Permachan, el cual quedó inconcluso (ALLEGRET, 1997: 603).

Todavía en vísperas de la creación del Ministerio de Fomento, este reducido pero significativo catálogo – sumado a las obras mencionadas en secciones anteriores - evidencia la importancia alcanzada por vialidad, comunicaciones y puertos, los cuales absorbieron cerca del 75 por ciento de las obras civiles. Valga en este sentido advertir que, como señala Landa, “desde 1834 los gastos para vialidad y puertos tuvieron partidas específicas establecidas en los presupuestos nacionales, aunque estas se hicieron importantes y constantes a partir de 1842”. Fue entonces cuando la ley del 2 de mayo del mismo año

destinó fondos para la apertura y mejora de caminos, estableciendo “la cantidad anual de ciento sesenta mil (160.000\$) pesos para la construcción de caminos carreteros y mejoras viales en el país” (LANDA, 2021: 30-31).

13. Durante la década de 1860 siguieron actuando las juntas y sociedades privadas, así como el recién creado Ministerio de Fomento. En 1863 se contrató el acueducto de hierro en Coro, junto a un dique de tres metros de ancho, el cual fue concluido tres años después por el ingeniero Luciano Urdaneta, con resultados “muy superiores al contrato original”, según hace notar Arcila Farías. En septiembre de 1865 se constituyó la junta de fomento para la carretera de Occidente, integrada por Valentín Espinal como presidente, acompañado por Modesto Urbaneja, Casimiro Hernández, Juan Maucó y Francisco Herrera (ARCILA, 1961, II: 386). El tramo Caracas-La Victoria de dicha carretera fue inaugurado en enero de 1866, tras haber sido contratado a Augusto Pernachan; los ingenieros Lino José de Revenga y Alberto Lutowski estuvieron a cargo del tramo Los Teques-La Victoria, diseñado por Juan Manuel Cagigal y Salvador Rivas, habiendo estado la obra supervisada por el Ministerio de Fomento (ALLEGRET, 1997: 603).

Tales obras civiles se tornan más significativas al tener en cuenta que muchas fueron ejecutadas con un presupuesto cuyo promedio, durante el segundo tercio del siglo XIX, apenas frisaba el ocho por ciento de las rentas nacionales. Si bien en la administración del general Carlos Soublette (1843-47), las obras civiles y militares superaron el diez por ciento, durante la mayor parte del período entre 1830 y 1858, resultaron antecedidas por las erogaciones de la administración pública y hacienda (41 por ciento), el gasto militar (32) y la deuda pública (19) (LANDA, 2021: 27-28). Y esta última fue considerable, debido a varios factores resumidos por Landa: “El primero fue la sanción de la nueva Ley de Espera y Quita de 1849, que condujo a la conversión de la deuda privada en pública. El segundo se refiere a la abolición de la esclavitud, cuyos costos fueron asumidos por el Estado; y el tercero está relacionado con el notable aumento de los gastos militares debido a los alzamientos y revueltas en contra de los gobiernos monarquistas” (LANDA, 2021: 17-18).

Puede entonces concluirse que los inicios republicanos, al menos hasta la década de 1860, estuvieron lastrados por la estrechez presupuestaria que afectaba a otras repúblicas hispanoamericanas, lo cual subordinó las obras de infraestructura a las partidas correspondientes a la administración pública, el gasto militar y la deuda pública (ALMANDOZ 2018: 65-68; CARMAGNANI, 2004: 227). Y esa estrechez correspondió en Venezuela al período a cargo de las carteras de Hacienda y Fomento, las cuales lograron empero, con el apoyo de las juntas de fomento y benefactoras, establecer las bases para el equipamiento de carreteras y comunicaciones, así como de infraestructura en general, hasta la creación del Ministerio de Obras Públicas en 1874.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Ver *infra* “MOP: vías de comunicación, acueductos y puertos”.

**Avances disciplinarios: matemáticas, ingeniería y geografía**

14. No solo deben ser considerados, en el albor republicano, los progresos urbanos en términos institucionales, así como de infraestructura de comunicaciones y obras civiles - que los hubo, como acabamos de ver - sino también los avances en las disciplinas científicas, ingenieriles y territoriales. Tras la creación de la primera Academia Militar de Matemáticas en 1810, por parte de la Junta Suprema, puede decirse que, en el tránsito de la Colonia a la República, se observaron tres abordajes de la ingeniería, resumidos por Maldonado: “el de la Universidad, que será satisfecho con la Cátedra de Matemáticas años más tarde, el del sector desarrollista de la institución oficial que se propuso mejorar la economía del país, y el de los ingenieros militares que obedece a fines más específicos y pragmáticos” (MALDONADO, 1997: 53).

Exponente de la primera y tercera tendencias fue la Cátedra de Matemáticas, establecida por decreto del Libertador en 1827 - a solicitud del doctor José María Vargas - la cual estuvo a cargo de José Rafael Acevedo (ARCILA, 1961, I: 292). Fue seguida por la Academia de Matemáticas creada por el decreto presidencial de octubre 26, 1831, con Juan Manuel Cajigal como primer profesor, durante la década siguiente, y Rafael Acevedo como segundo (ARCILA, 1961, I: 310-314).

La Academia de Matemáticas puede ser vista como una institución de vanguardia en Venezuela, en comparación con otros establecimientos existentes en Latinoamérica durante la era independiente, heredados de la Colonia. Entre estos destacaron la Real Academia de San Carlos en México, fundada en 1785, y la Academia Imperial de Bellas Artes de Río de Janeiro, de 1816, con una sección de arquitectura dirigida por Auguste Grandjean de Montigny; ambas fueron instituciones de cuño monárquico, tributarias de la concepción de Beaux Arts, predominante en la arquitectura europea del siglo XIX (GUTIÉRREZ, 1984: 365-401; PINHEIRO, 2018: 184-192). Ya en la era republicana, pero siguiendo también una orientación artística, se estableció en 1849, en la Universidad de Chile, una cátedra a cargo del arquitecto francés Claude François Brunet de Baines, publicándose en 1853 el curso respectivo (PÉREZ OYARZUN, 2016: 33-35).

15. A diferencia de esas concepciones arquitecturales herederas de tradiciones artísticas, la Academia de Matemáticas de Caracas se fundamentó en la tradición de los ingenieros que habían ejecutado numerosas obras militares y civiles en la Capitanía General de Venezuela, desde la segunda mitad del siglo XVIII. Ese énfasis militar no impidió que, al promediar la centuria, los estudiantes fuesen también formados en arquitectura; en este sentido ayudó la creación de la Academia de Bellas Artes en 1849, por parte de la Diputación Provincial de Caracas, bajo la dirección de Antonio José Carranza, la cual llegó a tener ochenta alumnos, según nos informa Leszek Zawisza (ZAWISZA, 1998: 144).

Con todo y ello, esa formación ingenieril no satisfaría las exigencias de la venidera renovación guzmancista: la Academia pudo mantenerse, con altibajos, hasta que en 1872 sus cátedras fueron trasladadas a la Universidad Central; al año siguiente fue disuelta, por orden de Guzmán Blanco (ALMANDOZ, 2006: 93-94).<sup>5</sup> Sin embargo, la duración de la Academia la diferencia de otras instituciones de ingeniería establecidas en Iberoamérica a la sazón, como los efímeros Cuerpo Nacional de Ingenieros Militares y el Colegio Militar de México (GUTIÉRREZ, 1984: 366-370). En vista de ello, sin desmerecer tempranas instituciones republicanas de cuño positivista - como el Instituto de Ciencias Naturales, Físicas y Matemáticas, junto a la Escuela Práctica de Arquitectura en Colombia (GONZÁLEZ ESCOBAR, 2013: 414-415) - la Academia de Matemáticas de Caracas puede ser considerada un logro continental de la temprana república (LANDA, 2021: 313-314).

16. En 1833 egresaron de la Academia los primeros agrimensores; cuatro años más tarde lo hicieron los ingenieros: Olegario Meneses, Egidio Troconis, Juan José Aguerreverre y Manuel María Urbaneja (MORALES, 2001: 91). Valga destacar el apoyo prestado por esos primeros egresados, junto a otros miembros de la Academia, a las labores de corografía nacional que se encontraban en pleno desarrollo; en este sentido recuerda José Rafael Lovera: “Pese a que era reducido el número de personas capaces de colaborar eficazmente con las labores de la Comisión Corográfica, Codazzi encontró en alumnos de esta academia una inestimable ayuda en la elaboración de los planos resultantes de sus trabajos de levantamiento” (LOVERA, 1993: 15).

Sin deslustrar el adelanto teórico que suponía, las deficiencias prácticas y aplicadas de la Academia, reconocidas por el mismo Cajigal, son resumidas por Maldonado Burgoin:

“El programa de enseñanza de dos bienios dependió - en la marcha - más de las posibilidades que de la necesidad. Hubo la queja en Cajigal de no haber podido establecer materias de aplicación práctica como saber cómo hacer puentes, canales, calzadas y caminos por falta de profesorado, además de la ausencia de un volumen de obras públicas que forzara la marcha para implantar estos estudios en el país. También queda trunco el proyecto del mismo fundador de llevar los conocimientos de las ciencias físico-matemáticas no sólo a los ingenieros civiles e ingenieros militares (estos últimos privilegiados en el ejercicio de la profesión) sino a la aplicación de estas leyes a la mecánica y al artesanado, mediante procesos de instrucción en las artes y oficios con fines eminentemente prácticos, porque la técnica es y seguirá siendo la expresión social de los conocimientos y adelantos científicos” (MALDONADO, 1997: 53).

17. Junto a esta vertiente entre académica y técnica, el segundo abordaje de la ingeniería mencionado al inicio - a saber, propulsor del desarrollo material y mejora de la

<sup>5</sup> Ver *infra* “Ingenieros, arquitectos y artesanos”.

economía nacional – estuvo representado, en la temprana república, por la Sociedad Económica de Amigos del País (SEAP), la cual trató de recuperar el pasado iluminista de la herencia española (MALDONADO, 1997: 57). Entre sus distinguidos miembros fundadores, con un amplio espectro de formaciones y trayectorias, se contaron venezolanos y extranjeros residentes (FARÍAS DE URBANEJA Y PÉREZ VILA, 1997: 1162-1164).

Activa entre 1829 y 1839, y teniendo como director inicial al doctor José María Vargas, la SEAP se estructuró por comisiones que atendían las amplias áreas de actuación: agricultura, comercio, artes y oficios - equivalente a industria y artesanía – población e instrucción pública (FARÍAS DE URBANEJA Y PÉREZ VILA, 1997: 1162-1164). Con sedes en Caracas, Cumaná, Apure, Mérida, Carabobo, Coro y Maracaibo, la SEAP publicó *Memorias* entre 1831 y 1835, su etapa más productiva, antes de sufrir el embate de la así llamada Revolución de las Reformas que interrumpió la breve presidencia de Vargas (1835-36) (FARÍAS DE URBANEJA Y PÉREZ VILA, 1997: 1162-1164). Y comprobando su orientación práctica, algunos de los programas y proyectos nacionales de la SEAP sirvieron para estructurar la agenda de actuación de la Diputación Provincial de Caracas, sobre la que se publicó un *Anuario* entre 1832 y 1833 (LANDA, 2021: 8).

18. Puesta en relación con las ciencias exactas y naturales, la ingeniería venezolana experimentó cierto avance disciplinario al promediar el siglo XIX. Piedra angular fue el Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV), creado mediante decreto del 24 de octubre de 1860, con reglamento aprobado al año siguiente (ARCILA, 1961, I: 331). También en 1867 se fundó el Instituto Nacional de Ingenieros, en Maracaibo, dependiente de la Academia de Matemáticas, seguido por la Sociedad de Ciencias Físicas y Naturales, constituida en 1868 y activa hasta 1871 (MALDONADO, 1997: 54).

Tal como nos recuerda Arcila Farías, desde su misma constitución, el CIV promovió una gama de actividades científicas y aplicadas en los campos de la ingeniería y las ciencias naturales. Con el respaldo del colegio, el ingeniero Lino José Revenga publicó en 1862 un *Anuario de Observaciones Astronómicas*, de gran utilidad para el Ministerio de Guerra y Marina; los ingenieros Francisco de Paula Acosta y Francisco Oviedo establecieron una tabla de medidas según el sistema métrico decimal; y también se publicaron ocho números de la *Revista Científica*. Asimismo, el CIV promovió, en 1865, el seguimiento de la estadística poblacional de Caracas, por parte del licenciado Agustín Aveledo y del ingeniero José María Hernández. Dos años más tarde, una comisión fue designada por el colegio para reportar novedades en ciencias físicas y matemáticas, mientras el ingeniero Francisco de Paula Acosta presentaba un informe sobre la nitroglicerina en sustitución de la pólvora para la voladura de rocas (ARCILA, 1961, I: 340-341).

Tanto o más que en la ingeniería, las matemáticas o las ciencias naturales – donde no se produjeron obras innovadoras

o hallazgos significativos – puede decirse que, durante los inicios republicanos, fue en torno a la geografía donde ocurrieron avances disciplinarios de alcance nacional e internacional. Los “monumentales resultados” de la ya mencionada Comisión Corográfica incluyeron, a juicio de Lovera, “tanto la geografía propiamente dicha como la estadística, la cartografía y la historia, mediante las cuales se obtuvo por primera vez un conocimiento científico integral de la naciente república de Venezuela. En otras palabras: la única disciplina que llegó a cultivarse con fruto evidente fue la geografía”, Lovera *dixit* (LOVERA, 1993: 4). Es un aserto que, si bien discutible, puede servir como hipótesis de trabajo para seguir revisando, siempre con anclaje territorial, los sucesivos avances disciplinarios en etapas históricas ulteriores.<sup>6</sup>

### III Arte urbano guzmancista

#### Liberalismo y progreso, industrialismo y civilización

1. La primera vez que Antonio Guzmán Blanco se dirigió al congreso venezolano, tras llegar al poder en 1870, resumió las tres décadas previas de oposición radical entre oligarcas y liberales en los términos siguientes:

"Dividida Venezuela desde 1840 en dos partidos, el uno pugnando por la libertad, el otro armado con la autoridad; este heredero de la colonia, aquel hijo de la república; el primero que marcha al porvenir, el segundo que se aferra al pasado; entre el oligarca y el liberal ha existido siempre una distancia que no han podido acercar ni el tiempo ni sus lecciones, ni el prestigio de la mayoría popular, ni sus triunfos materiales, ni sus conquistas morales ni su magnanimidad, en fin..." (GUZMÁN BLANCO, 1876: 6).

Al hablar así, el nuevo presidente investía a la causa liberal con los valores de libertad, republicanismo y progresismo, los cuales eran piedras angulares de otros partidos liberales en la Latinoamérica decimonónica, según los ya mencionados designios del argentino Juan Bautista Alberdi (ALBERDI, 2008: 81-82; ALMANDOZ, 2018: 65-68). Pero el proyecto guzmancista reajustaría las prioridades y los valores del liberalismo tradicional en Venezuela: si la consolidación política de la república lábil había tenido gran importancia para sus predecesores, el caudillo miraba esa estabilidad como requisito para logros más positivos y materiales, tales como el progreso y la civilización.

Según tal designio, la Paz era concebida como el "punto de partida de todo progreso", de acuerdo con una fórmula recordada por el Presidente a los congresantes venezolanos, cuando los recursos previstos para la construcción de vías de comunicación y escuelas, así como para el fomento de la inmigración, hubieron de ser desviados a sofocar revueltas intestinas (GUZMÁN BLANCO, 1876: 29; 1880: 7). Tras alcanzar una relativa *pax* política desde el Septenio, el Progreso y la

<sup>6</sup> Ver *infra* “Ingenieros, arquitectos y artesanos”.

Civilización posibilitaron los logros cívicos del liberalismo guzmancista; a saber: el establecimiento del Progreso "sobre las ruinas de la Libertad", y la transformación del país "semi-salvaje" en una nación de ciudadanos, tal como reconocieron incluso los críticos del Ilustre Americano (ARISTIGUIETA, 1879: 16; VARGAS VILA, 1913: 184, 187).

2. Al cerrar el Quinquenio, el progresismo de Venezuela era ya elogiado a través del continente. No solo el viajero Miguel Cané, diplomático de la próspera Argentina, saludó los logros materiales del general Guzmán (CANÉ, 1942: 11), sino también Curtis, proveniente de los Estados Unidos que ya había superado la guerra de Secesión, encomió las oportunas reformas sociales del Ilustre Americano. Tal como Juárez lo había hecho en México, Guzmán adoptó "medidas radicales" para derrocar la antigua "tiranía" de la Iglesia católica en la Venezuela oligárquica; ello después de una larga disputa desencadenada por la negativa del Arzobispo a celebrar las victorias militares del caudillo con un tedeum en la catedral de Caracas. Al mismo tiempo, el decreto de 1870 sobre la educación obligatoria, continuaba Curtis, daba derecho a las clases populares a beneficiarse de las numerosas escuelas sostenidas por el gobierno federal, lo cual inició una revolución cultural entre los antiguos esclavos. Y tal como hizo notar el compatriota de Lincoln:

"Los negros están particularmente interesados en aprender, y su asistencia promedio (a las escuelas) es mucho mayor que la de los niños blancos, y fuera de proporción con respecto a la población en general. La razón de analfabetismo es más grande entre los blancos que entre los negros, y la gente está comenzando a quejarse de que los sirvientes están siendo malcriados por la educación" (CURTIS, 1888: 281, traducción propia).

Junto a las reformas sociales, Curtis celebró la recuperación financiera de la otrora república en bancarrota: "el crédito del gobierno ha mejorado, sus deudas han sido reducidas y, por primera vez en la historia, el interés de los acreedores ha sido pagado puntualmente; completo y por adelantado". En vista de todos esos logros, el americano desestimó las quejas según las cuales el absolutismo de Guzmán lo había convertido en "el rey sin corona de Venezuela, el hombre cuya autoridad en su república es más absoluta que la de cualquier rey europeo en sus propios dominios" (CURTIS, 1888: 286-287, traducción propia; GONZÁLEZ ORDOSOMI, 1998: 25-66).

Antes de Guzmán Blanco, si bien los oligarcas conservadores, o "godos", se habían preocupado por la consolidación política de la república novel, habían desatendido la forma como esta era percibida desde el exterior, especialmente por parte del "espejo inglés" (URBANEJA, 1988: 24-26), 98-104). En cambio, al fortalecer la posición de Venezuela en tanto exportador para el bloque del Atlántico norte, el liberalismo progresista no solo aceleró la evolución política sino también los logros materiales de la joven nación

(LOMBARDI, 1982: 191; PINO, 1994: 15-17; POLANCO, 1992; RÓNDON, 1952).

Al tiempo que temprana muestra de este giro político en América Latina, el materialismo guzmancista también representó el final del Enciclopedismo idealista y la entrada en una nueva era de Positivismo, utilizado por el César Republicano para dar ribetes científicos a su liberalismo criollo. Preconizada en el contexto nacional por el alemán Adolf Ernst y el criollo Rafael Villavicencio, quienes transplantaron las teorías de Comte, Darwin y Spencer a la sociedad guzmancista, la nueva doctrina sentó así las bases epistemológicas para el "liberalismo antiteológico" del caudillo (LUNA, 1971: 32-48; MARTÍN, 1999; PICÓN SALAS, 1984: 121). Y es por todo ello que, a pesar de la polémica todavía abierta sobre la controvertida autocracia, el guzmanato terminó siendo un hito del progresismo liberal en Venezuela y Latinoamérica.

3. El proyecto guzmancista se modeló conforme a los ejemplos de países frecuentados por el otrora embajador y negociador. En este sentido, Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia destacaron dentro del ideario gubernamental, con significaciones diferentes pero complementarias. En primer lugar, estaba la admiración secular por la poderosa Albión, resumida en la salutación dada por Guzmán a Spence, cuando este vino a visitarlo al iniciar el Septenio. Según recuerda el viajero inglés, dijo el presidente venezolano:

"La historia de las naciones demuestra una sucesión de épocas en las cuales aquellas avanzan desde la pesca y la caza a la vida pastoral y después a la agricultura, pero la gloria culminante de la civilización es la época de las manufacturas. 'Venezuela', dijo él dirigiéndose a mí, 'está ahora en el período agrícola, pero yo espero que pronto entraremos a la era industrial, estadio al que su país ha arribado desde hace mucho. Confío en que podamos imitar esas artes de la paz y las virtudes públicas, que han hecho a Inglaterra grande y famosa'" (SPENCE, 1878, II: 143-144, traducción propia).

La loanza del líder liberal al portento inglés reflejaba la doble significación de los británicos en la Latinoamérica decimonónica, como también percibiera Michael G. Mulhall en *The English in South America*. (1878). Por un lado, Inglaterra era la veterana del Viejo Mundo en las "artes de la paz y virtudes públicas", en consonancia con su tradicional prestigio parlamentario entre la élite venezolana. Por otro lado, quizás con admiración más personal, Guzmán contemplaba la proeza industrial victoriana como un paradigma secular de civilización progresista (MULHALL, 1878: 600; STEIN Y STEIN, 1970: 176).

Sin desdecir esa exhortación, más bien retórica, a emular el prodigio político y económico de Inglaterra, el Presidente era consciente de que escapaba del horizonte venezolano alcanzar el empuje fabril británico. Acaso en vista de esta brecha, durante el Septenio, Guzmán prefirió mirar a los Estados Unidos como máximo exponente del desarrollo alcanzable por las repúblicas americanas. En 1873, al intentar transmitir a sus congresistas la idea de que su proyecto modernizador era

realizable, el Ilustre Americano declaró que Venezuela debía llegar a ser, en la perspectiva continental y en las décadas por venir, lo que los Estados Unidos habían representado para el mundo en los últimos cuarenta años; esto es: el ideal de paz, libertad, orden y progreso que había deslumbrado a sus hermanas repúblicas de Latinoamérica, así como a los viejos estados de Europa (GUZMÁN BLANCO, 1876: 30, 45). Quizás culturalmente menor, pero económicamente formidable, Estados Unidos representaba así un modelo más plausible para la Venezuela preindustrial del Septenio.

Con todo y los anhelos industrialistas de Guzmán, los reportes de Mulhall reconocían que los ingleses no abundaban en la geografía cultural venezolana, donde los alemanes se hacían con el liderazgo comercial:

"En este momento puede decirse que no hay una comunidad inglesa en Caracas o en ninguna otra parte de Venezuela, ni que hay una iglesia protestante, o alguna biblioteca u hospital con excepción de los del país. El Club de aquí está compuesto completamente de alemanes, quienes también tienen clubes en La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar. En tiempos recientes, los ciudadanos ingleses no pueden ser nombrados los 'leading merchants', con la excepción del Mr. H.L. Boulton de esta ciudad, cuyo negocio es, sin embargo, completamente con los Estados Unidos" (MULHALL, 1878: 560-561, traducción propia).

A diferencia de los 164 ingleses residentes en el Distrito Federal para 1873, los 414 alemanes no solo eran más numerosos, sino también estaban, según Gerstácker, mejor adaptados a la sociedad venezolana, tal como ocurría en otros países latinoamericanos. Muchos de sus compatriotas habían casado con damas criollas, engendrando hermosas proles, las cuales todavía valoraban sus raíces alemanas; contrastaban así con los descendientes germanos en Norteamérica, quienes rechazaban a sus ancestros "Dutchman" (GERSTÄCKER, 1968: 22).<sup>7</sup>

4. Sin desmerecer las variopintas impresiones de los visitantes, la inmigración venezolana distaba de igualar las de países latinoamericanos en expansión económica: en Argentina, Uruguay y Brasil, los contingentes europeos frisaban el 50 por ciento de sus poblaciones urbanas, durante la segunda mitad del siglo XIX (ALMANDOZ, 2018: 65-89; HARDOY, 1975). Pero ciertamente, el arribo de colonos fue fomentado por la nueva política liberal: si bien durante el Septenio no se adoptaron medidas efectivas para atraer extranjeros, durante el Quinquenio sí se promulgaron varios decretos, incluyendo las juntas de inmigración (GUZMÁN BLANCO, 1876: 823; *RECOPIACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1884-1891, IX: 184).<sup>8</sup> También mediante el establecimiento de subsidios transitorios para los recién llegados sin empleo

permanente, la administración confirmó su rol más activo en tanto promotora de inmigrantes, lo cual supuso un giro con respecto a la tibieza de gobiernos anteriores al respecto.

Las nuevas medidas tuvieron resultados apreciables: en contraste con los 12.610 extranjeros que habían arribado a la república conservadora entre 1832 y 1857, durante el guzmanato llegaron más de 26.000 nuevos trabajadores. Sin embargo, los 37.000 europeos residentes, los más de ellos españoles, todavía representaban una proporción muy baja con respecto a los dos millones de venezolanos del Quinquenio (*SEGUNDO CENSO*, 1881; TEJERA, 1986).

A pesar de la relativa desventaja numérica de la colonia británica en Venezuela, la cual era más exigua que las de otros países latinoamericanos, los *leading merchants* no dejaron de conservar privilegios comerciales y financieros en la joven república. Como resultado de la actuación de Guzmán Blanco en tanto agente fiscal del gobierno venezolano en la capital inglesa, en 1865 se fundó el Banco de Londres y Venezuela, Ltd., dirigido a fomentar el comercio entre las dos naciones. Por lo demás, ingleses y alemanes aparentemente "monopolizaron" las concesiones guzmancistas hasta el Quinquenio, cuando ya Curtis notó – en *Venezuela, a Land where it's always Summer* (1896) – que el gobierno estaba "ansioso de asegurar la inversión de capital norteamericano en las empresas públicas". Desde entonces, la tríada nórdica lideró el progreso industrial de la república tropical, porque los nativos, si bien hábiles para los negocios, se contentaban, según el gringo, con "transitar la misma ruta que sus bisabuelos construyeron, hasta que algún yanqui, alemán o inglés introduzca algún adelanto moderno" (CURTIS, 1896: 44-45, traducción propia).

5. Francia fue la nación que, durante el Quinquenio, combinó las ventajas del Progreso material y la Civilización guzmancista. Tras haber vivido en París durante los dos años siguientes al Septenio, el presidente, al ser reelecto, finalmente decidió convertir a Venezuela en "la Francia de Sur América". En una carta de 1879 al editor del periódico *La Liberté* – misiva que intentaba aclarar los medios pacíficos por los que era llamado de nuevo al poder – Guzmán reiteró sus proyectos francófilos:

"Al partir para regresar a mi patria, que he gobemado, no sin algún brillo, durante largos años, no deseo más que una sola cosa, bajo el punto de vista exterior, y es que la Francia aproveche de mis simpatías personales para estrechar los lazos que unen a estos dos alejados pueblos.

"El espíritu de la Francia contemporánea y la cordura de su gobierno actual, me inspiran el deseo y la esperanza de confundir los intereses y las tendencias de las dos naciones.

"Desearía que los principales artículos de exportación de Venezuela, como el café, el cacao, el añil y el algodón, tuviesen a la Francia como mercado central,

<sup>7</sup> El término "Dutchman" traduce realmente "holandés".

<sup>8</sup> Para la mayoría de los decretos guzmancistas, las referencias incluirán: número y fecha (día, mes, año) de expedición del decreto,

el año y volumen de la *Recopilacion...*, así como la página en la que el decreto puede ser localizado.

mientras que los vinos y los otros productos agrícolas franceses, disfrutarían en nuestro país de una libre franquicia de derechos. Desearía también importar a mi país la ciencia, la literatura, las artes y la industria francesas, por medio de una gran corriente de inmigración. En una palabra, aspiro a hacer de Venezuela la Francia de la América del Sur" (GUZMÁN BLANCO, 1879: 61-62).

A pesar de las intenciones de Guzmán, la Francia de la tercera República no alcanzó la importancia que Gran Bretaña y Estados Unidos sí tendrían para la economía venezolana durante el resto del siglo. Al menos en términos de volumen comercial y de inversión, ambos países se alternaron en liderar el intercambio con Venezuela desde la década de 1860. Tampoco pudieron las manufacturas galas competir con las británicas a través del siglo XIX, predominancia que fue por momentos desafiada, pero nunca puesta en peligro por Estados Unidos y Alemania (CARL, 1980: 127-140; LANDAETA, 1889, II: 201; TEJERA, 1986, I: 328-329).

Sin embargo, la falta de protagonismo económico resultó más que compensada por la supremacía civilizadora: auspiciada por el afrancesamiento de los Guzmán, la nación gala inspiró el clima cultural de la joven república, aunque esta nunca llegara a ser conocida como “la Francia de Suramérica”. Incorporando el ingrediente norteamericano, exponente de la exitosa europeización del Nuevo Mundo, puede decirse que la doble dependencia con respecto a la Europa anglo-francesa enmarcó el ilustre proyecto de Guzmán Blanco. Al combinar liberalismo y progreso, industrialismo y civilización, ese proyecto ejemplificó, al mismo tiempo, el rechazo a la herencia española por parte de los positivistas latinoamericanos; y estos, como haciéndose eco de los designios de Alberdi y la Generación de 1837, estaban más interesados en los logros materiales (ALMANDOZ, 2018: 50-57, 65-68; BRADFORD BURNS, 1979: 16-17; 1990: 29-47).

### **MOP: vías de comunicación, acueductos y puertos**

6. Buscando fortalecer la ejecución de obras públicas en tanto piedras angulares de su proyecto urbano, las innovaciones administrativas de Guzmán comenzaron por estimular la actuación privada en los desarrollos gubernamentales. En 1870 fue creada la Compañía de Crédito, con la participación de los Boulton, los Röhl y otros inversionistas patrocinadores de obras como los edificios del Capitolio, la estatua de Bolívar para la nueva plaza, así como el mejoramiento de calles caraqueñas. También los promotores privados fueron incorporados a las nuevas juntas de fomento y ornato, las cuales llegaron a siete en Caracas y veinte en el resto del país; cada junta estaba compuesta por diez miembros, algunos de ellos inmigrantes europeos, quienes debían recolectar y administrar fondos para proyectos urbanos particulares, cuya ejecución también era responsabilidad de tales cuerpos (ZAWISZA, 1989, III: 41).

Una estructura similar se adoptó para las juntas inspectoras, compuestas por "celadores urbanos" que supervisaban la ejecución y el mantenimiento de las grandes obras, así como el cumplimiento de las disposiciones sobre la apariencia de casas y la conservación de jardines y espacios públicos, entre otras atribuciones. Las obras de ornato público eran también protegidas y cuidadas por la policía (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 28, 91-92, 128-130; *RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1884-1891, XIII: 34, 151-152).<sup>9</sup>

Enmarcado en la reorganización del gabinete en siete nuevas carteras, el 24 de agosto de 1874 fue creado el Ministerio de Obras Públicas (MOP), relevo del Ministerio de Fomento y baluarte desde entonces de la administración territorial. Con sus divisiones de "vías de comunicación y acueductos", junto a "edificaciones y ornato de pueblos", puede decirse que el MOP proveyó la plataforma para integrar las dos vertientes – progresista y civilizadora - del proyecto guzmancista. Ya para el Septenio, el gasto oficial en obras públicas estuvo entre 17 y 23.93 por ciento del presupuesto nacional, muy por encima del 2.19 que había alcanzado durante el anterior gobierno, así como del nueve por ciento promedio entre 1830 y 1858 (ZAWISZA, 1989, III: 38; LANDA, 2021: 32). Junto al incremento presupuestario, ayudó a sistematizar la labor del MOP el decreto sobre normas técnicas para obras públicas, de abril 13 de 1874, el cual estableció los documentos que debían soportar los proyectos (ARCILA, 1961, II. 448). Siguiendo entonces las divisiones del nuevo organismo, son revisados en el trabajo emprendimientos para vías de comunicación, acueductos, obras hidráulicas y puertos, mientras que las obras de ornamentación son referidas más adelante.<sup>10</sup>

### **Ferrocarriles: entre progreso y negocio**

7. Buscando poner al día a Venezuela con las Américas y Europa, como intentara en otros frentes, la administración guzmancista promovió, desde comienzos del Septenio, propuestas ferrocarrileras varias. Gabor Nappeghi presentó, en 1873, un proyecto de empresa de “locomotoras carreteras”, es decir, “locomotoras sin rieles que rodarían simplemente sobre las carreteras arrastrando varios carros para el transporte de mercaderías”, explica Arcila (ARCILA, 1961, II: 91). El 15 de octubre de 1873 se suscribió el contrato del ferrocarril Tucacas-Minas de Aroa, “Bolívar”, de 177 kilómetros, con la New Quebrada Company Limited; iniciado en 1835, el ferrocarril fue completado en 1877. El año anterior, en junio 7 de 1876, fue contratada la línea entre Barquisimeto y San Felipe, a la Compañía Ferrocarril Bolívar (ARCILA, 1961, II: 241-244). Pero sin importar esos emprendimientos, Venezuela solo poseía, para 1878, al igual que Nueva Granada, cerca de 100 kilómetros de ferrocarriles y 2.000 de telégrafos, muy por detrás de Argentina, Chile, Brasil y México (RIPPY, 1944: 30).

<sup>9</sup> Ordenanzas del 20-IX-1875 y 27-VII-1876; decretos 3705, 1-X-1886; 3723, 4-XI-1886.

<sup>10</sup> Ver *infra* “Infraestructura y ornamentación”.

Pero las propuestas formuladas durante el Septenio, principalmente financiadas con capital inglés y francés, originaron escándalos políticos entre los adversarios del Presidente. Es por ello que, cuando el último proyecto para una línea ferroviaria entre Caracas y La Guaira fuera atacado durante su exilio parisino, la airada respuesta de Guzmán a sus detractores recoge su visión de los trenes como requisito secular para el progreso nacional:

"¡Desgraciada Venezuela! ¡Hace 52 años que Stevenson, el del Puente Britannia, estuvo en Caracas, y propuso hacer el ferrocarril entre Caracas y La Guaira, y no se llevó a efecto la obra que desde entonces habría puesto a Venezuela en esas corrientes alisas del nuevo progreso del mundo, izque por ser también oneroso el contrato y también darle a Stevenson una enorme ganancia! ¡Espíritus estrechos y sin presciencia del porvenir, cómo sacrificáis la Patria y los destinos de tantas generaciones!" (GUZMÁN BLANCO, 1879: 14).

El Ilustre Americano tenía razón en culpar a sus críticos por el retraso de su país en relación con el portento de la era industrial: los ferrocarriles arribaron a Venezuela mucho más tarde que al resto de Latinoamérica, donde se les había dado mayor prioridad en los programas progresistas de los gobiernos liberales (ALMANDOZ, 2018: 66).

8. Desde el Septenio hasta la Aclamación se priorizó la comunicación de Caracas con las provincias, y especialmente con el puerto de La Guaira, lo cual se convirtió en ingente desafío técnico y político para las administraciones guzmancistas. Tras la mencionada propuesta de Stephenson, de 1834, estudios del ferrocarril Caracas-La Guaira fueron elaborados en 1873, por los ingenieros Felipe Serrano, Manuel Obando (de origen cubano), Miguel G. Oropeza, Carlos Navas Spínola, Antonio M. Casano y Ricardo Tovar; también por Robert Francis Fairlie, F. A. B. Geneste, así como por los ingleses Alexander, Garland y Pagan. Otros contratos a lo largo de la década, para el mismo ferrocarril, quedaron igualmente inconclusos: el del 15 de septiembre de 1874, a cargo de George Osbaldeston Budd y William Lyster Holt, con la intermediación financiera de H.L. Boulton & Cia; el de marzo 27 de 1876, con J. M. Antommarchi Herreros, seguidos por el de marzo 11, 1879, con Charles J. Badman (ARCILA, 1961, II: 185-195).

Tras el regreso al poder de Guzmán Blanco, el ferrocarril Caracas-La Guaira finalmente se materializó durante el Quinquenio, mediante el contrato de octubre 22, 1880, suscrito entre el MOP – con la inspección de Jesús Muñoz Tébar y la junta de fomento, creada en 1882 – y William Anderson Pile, John Houston, A. Plinta y Thomas Robinson. Inaugurada el 25 de julio de 1883, en plenas celebraciones del centenario natalicio del Libertador, la obra cumbre del guzmanato cubría 36 kilómetros de longitud y 900 metros de desnivel; estuvo a cargo de Pile, Houston, Plinta y Robinson, teniendo a Muñoz Tébar como inspector por parte del MOP, así como la ejecución de James Perry & Co. (ARCILA, 1961, II: 196-203; GONZÁLEZ DELUCA, 2001). Y pronto el ferrocarril causó

asombro entre los viajeros: al año siguiente de ser inaugurado, el americano Curtis confirmó que era "considerado con justicia como uno de los más notables ejemplos de ingeniería y de construcción en el mundo entero"; superaba en conjunto a la famosa carretera de Oroya en el Perú, a la línea Arequipa en Bolivia, y a muchos de los pasos en las Montañas Rocosas de Colorado (CURTIS, 1993: 38).

Allende la comunicación ferroviaria con el puerto – la cual se intentó también mediante un fallido contrato de túnel y cable aéreo (ARCILA 1961, II: 284) - Caracas fue reforzada, desde el Quinquenio, como nodo de la región central. Al ferrocarril guaireño siguieron otras líneas que conectaban la capital con poblados cercanos en diferentes direcciones: hacia el suroeste, de Caracas a El Valle y Antimano, ambas inauguradas en 1883; esta última mediante contrato suscrito el año anterior entre el MOP y Philip A. Fraser como consultor, Ricardo Tovar, Manuel Cipriano Pérez, J. M. Ortega Martínez, Juan de Dios Monserrate y José de Jesús Paúl como inspector, todos bajo la supervisión de la junta de fomento (ARCILA, 1961, II: 227). Y hacia el este fue inaugurado, en noviembre de 1886, el ferrocarril Caracas-Petare, de diez kilómetros, seguido por el de Las Adjuntas, en febrero de 1890, y el de Los Teques, en junio de 1891 (ARCILA, 1961, II: 233).

9. El secular rezago ferroviario de Venezuela fue en parte compensado por la ampliación de los caminos de hierro desde el Quinquenio. Entre 1880 y 1888, los gobiernos de Guzmán y Crespo firmaron 29 contratos para la construcción de 5 mil kilómetros de vías férreas, aunque solo ocho de ellos fueron cumplidos hacia finales de siglo; sin embargo, trece rutas llegaron a cubrir 957 kilómetros, lo que supuso un considerable aumento con respecto a los 100 kilómetros preexistentes (ARCILA, 1961, II: 178; RODRÍGUEZ, 1994; ARELLANO, 2008). Durante el Quinquenio valga destacar el contrato del 13 de abril de 1880, para el ferrocarril entre La Ceiba y Sabana de Mendoza, en el estado Tachira, suscrito entre el MOP y Benito Roncajolo, Adriano Saisse y Ramón March (ARCILA, 1961, II: 252-256). También el de la línea Sudoeste de Venezuela, "Bolívar", entre Barquisimeto y La Luz, firmado en 1881 con Sebastián Viale Rigo. El contrato de mayo 15 de 1882, para el ferrocarril Puerto Cabello-Valencia, firmado entre el MOP y William Anderson Pile y José Cecilio Castro como director, el cual quedó bajo la supervisión de la junta de fomento presidida por Santiago Goiticoa. Y el 5 de junio de 1884 se firmó el contrato de la línea Carenero-Río Chico, inicialmente a cargo de Lázaro Puig Ross (ARCILA, 1961, II: 242, 249-252, 256-261).

Durante la primera gestión presidencial del general Joaquín Crespo (1884-1886) se inauguró, en 1885, el ferrocarril La Guaira-Macuto, de ocho kilómetros, a cargo de William Anderson Pile, resultante del contrato suscrito entre el MOP y James Perry & Co. Tras la firma de 1885, el ferrocarril Valencia-Puerto Cabello quedó a cargo de Walter J. Cutbill, Ulises de Lungo y J. Carruthers, consultor del gobierno venezolano, todos bajo la supervisión del MOP y la junta de fomento; el mismo año fue inaugurado el ferrocarril Caracas-Valencia, "Central", ejecutado por Reginal Pringle (ARCILA, 1961, II: 220-234).

Ya para la Aclamación, el contrato de junio 22, 1886, para el ferrocarril La Luz-Barquisimeto, fue llevado a cabo por Thomas Arrow Meates y N. G. Burch. El 20 de enero de 1887 se inauguró el tramo entre La Ceiba y Sabana de Mendoza, del Gran Ferrocarril del Táchira, a cargo de Benito Roncajolo, Adriano Saisse y Ramón March (ARCILA, 1961, II: 252-56). También el 8 de julio de 1887 fue contratado el ferrocarril Caracas-San Carlos, construido hasta Cagua por Fried Krupp. El 25 del mismo mes se suscribió el contrato del ferrocarril Mérida-Lago de Maracaibo, ejecutado entre Santa Bárbara y El Vigía, por parte del duque de Morny, pariente de Guzmán Blanco. El 18 de febrero de 1888 se inauguró la línea Valencia-Puerto Cabello, de 54 kilómetros y 7 estaciones, realizada por los ingenieros Walter J. Cutbill, Ulises de Lungo, J. Carruthers, consultor del gobierno venezolano, el inglés Robinson y el venezolano Alberto Smith (ARCILA, 1961, II: 225, 231). También en 1888 fueron firmados los contratos (julio 8) para el ferrocarril Caracas-Valencia, "Gran Ferrocarril de Venezuela", a cargo de L. A. Müller y Fried Krupp, de Essen, Alemania; el del ferrocarril de Altagracia de Orituco hacia el mar, de 54 kilómetros, suscrito entre el MOP y la Compañía Anónima Ferrocarril de Carenero, el cual se inauguró el 27 de mayo del año siguiente; así como fue suscrito el contrato del ferrocarril La Ceiba-Valera, a cargo de Benito Roncajolo, el cual quedó inconcluso (ARCILA, 1961, II: 250, 256).

Sin importar este último revés en el tramo del Gran Ferrocarril del Táchira, la viajera Leontine Roncajolo, miembro de la familia contratista, señaló en sus *Recuerdos* (1895), a propósito de la contribución de su suegro Benito, lo que puede ser predicado de varios pioneros de las comunicaciones y los ferrocarriles guzmancistas: "El país le debe las líneas marítimas que lo unen a Europa y le deberá también las vías férreas ya construidas o en construcción, de gran porvenir y fuente de riqueza para los centros que sirven a las localidades que atraviesan" (RONCAJOLO, 1968: 93).

10. Por contraste con las mejoras comunicacionales, las ganancias leoninas y los negocios turbios en torno a los proyectos y contratos ensombrecieron los logros ferrocarrileros del guzmanato (GONZÁLEZ DELUCA, 1991). En tal sentido, valga hacer notar que, durante el Quinquenio, la aprobación de la ley de octubre de 1883, instauró el pago de una garantía, por parte del Estado, de siete por ciento sobre el capital invertido por particulares en la construcción de ferrocarriles; también la duración de las concesiones para explotar las nuevas líneas fue extendida a 99 años, entre otras medidas de carácter jurídico dirigidas a hacer atractivo el negocio del transporte ferroviario, con nefastas consecuencias para las finanzas nacionales al cerrar el siglo (OLIVAR, 2022: 4).<sup>11</sup>

Un sonado *affaire* del período, notado por William E. Curtis, fue el "considerable misterio" en torno a la filiación de Guzmán Blanco con la compañía que había construido el

enlace entre Caracas y La Guaira, a un costo de seis millones de dólares. "Alguna vez se tuvo entendido que poseía por lo menos la mayoría de las acciones y que había ordenado destruir el viejo camino de carretas para obligar a la gente a viajar y enviar su mercancía por tren", comentó el viajero gringo, haciéndose eco de los rumores circulantes sobre los chanchullos presidenciales (CURTIS, 1993: 51).

No solo en el caso de la línea Caracas-La Guaira, los ferrocarriles de Guzmán Blanco fueron con frecuencia criticados por reflejar sus intereses personales; moviéndose entre el progreso y los negocios, involucraron contratos lucrativos con el yerno del mandatario, Auguste de Morny, mientras reforzaban las ataduras con el capital británico, francés y alemán. Sin embargo, a pesar de los problemas técnicos surgidos en el largo plazo, debidos en su mayor parte a las diferentes anchuras de los rieles, el ambicioso programa guzmancista sentó las bases para la expansión ferroviaria en Venezuela, desde el Quinquenio hasta cerrar el siglo, tras impulsar los caminos y las carreteras durante el Septenio. A través de los incipientes, pero bien esparcidos tramos, los cuales conectaban a las ciudades principales y centros de producción con sus puertos respectivos; así como las líneas transversales – presididas por el Gran Ferrocarril de Venezuela – se le proveyó por vez primera a la república exportadora de una infraestructura articulada por regiones. Al mismo tiempo, el territorio venezolano se vislumbró como totalidad administrativa, prefigurándose así la idea de una planificación nacional y regional en el sentido moderno (ARCILA, 1961, II: 178; HURTADO, 1990: 339).

### Ingenieros, arquitectos y artesanos

11. Las innovaciones y los avances durante el guzmanato no solo ocurrieron en la administración y las comunicaciones, sino también en los campos académico y profesional, donde se tomaron iniciativas para mejorar la calidad técnica y artística de las obras públicas. En este sentido, el estímulo a la ingeniería debía ser una prioridad para una administración altamente comprometida con la construcción y la infraestructura. Según decreto de noviembre 19 de 1872, la Academia de Matemáticas fue trasladada a la Universidad Central, lo cual dio rango universitario a los estudios ingenieriles, pero eliminó su autonomía, tal como ocurría en países europeos (MALDONADO, 1997: 74).

Fundada desde 1874 como la quinta de la universidad, la Facultad de Ciencias Exactas comenzó a graduar ingenieros que habían pasado por diversos cursos, incluyendo Arquitectura, según un plan de estudios inspirado en la Escuela de Puentes y Caminos de París. Habiendo sido establecido como capítulo de la Academia de Matemáticas, el Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV), decretado el 24 de octubre de 1860, también pasó a ser un cuerpo autónomo e influyente, al que se le dio forma y responsabilidades a través de reglamentos sucesivos durante la década siguiente.<sup>12</sup> Tras la eliminación de

<sup>11</sup> Ver también *infra* "Saneando y comunicando en regiones".

<sup>12</sup> Incluyendo uno de diciembre 18, 1877, dictado por el presidente Francisco Linares Alcántara.

la Facultad de Ciencias Exactas en 1883, Ingeniería fue incorporada a los estudios filosóficos, giro que reflejaba, paradójicamente, una aproximación menos positivista y más retórica (CARABALLO, 1986: 55-56).<sup>13</sup>

12. Junto a la ingeniería, el fortalecimiento de la arquitectura era piedra angular para la vertiente ornamental del proyecto guzmancista. Hasta entonces, quizás en parte por la herencia de la Academia de Matemáticas, los supuestos "arquitectos" habían sido en realidad ingenieros civiles que poseían una formación desbalanceada, con "un exceso de ciencia matemática que no llegaron a utilizar y una escasa preparación sobre Arte y su historia", al decir del crítico Rafael Seijas Cook (SEIJAS, 1936). Por otro lado, no debe olvidarse que, a diferencia de países como México y Brasil, donde la existencia de academias coloniales de arquitectura permitió contar con un legado inicial tras la independencia, no hubo en Venezuela, al decir de Leszek Zawisza, "continuidad entre los arquitectos provenientes del viejo continente y aquellos que actuaban bajo la República. En este campo tuvimos que partir de cero" (ZAWISZA, 1998: 23).

Si bien Guzmán no pudo solucionar tales deficiencias, sí adoptó medidas dirigidas a corregir la situación: ya durante el Septenio hubo intentos para incluir la arquitectura dentro del proyectado Instituto Nacional de Bellas Artes, finalmente creado por el presidente Francisco Linares Alcántara, el 3 de abril de 1877, bajo la dirección del general Ramón de la Plaza (ZAWISZA, 1998: 120). También para incorporar estudios arquitecturales dentro del Instituto de Venezuela, inspirado en el Institut de France; sin embargo, tales planes no fueron llevados a cabo (BOULTON, 1968, II: 152-154; CARABALLO, 1986: 63-64).

Durante el Quinquenio, "Arquitecto de la República" comenzó a ser reconocido en tanto título adicional otorgado a los profesionales que habían completado exámenes especiales a través del CIV (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1884-1891, IX: 450).<sup>14</sup> Ya para la Aclamación, arquitectura devino - junto con dibujo artístico, pintura, escultura, declamación y música - un programa de tres años que se cursaba en la Academia Nacional de Bellas Artes, la cual complementaba la instrucción arquitectónica de los ingenieros de la Universidad Central (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1891, XIII: 496-498).<sup>15</sup> La preocupación por mejorar la calidad ornamental de la arquitectura se llevó hasta los artesanos empleados en las obras públicas de Caracas, a quienes se les obligó a asistir dos horas y media cada día a la Escuela de Artes y Oficios, creada en 1884, bajo la supervisión de las juntas respectivas y con el subsidio del gobierno (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1887, XI: 77).<sup>16</sup>

Sin desmerecer esta renovación institucional y curricular, no llegó a generarse durante el guzmanato, ni en el siglo XIX en general, a juicio de Zawisza, "un verdadero corpus de las

teorías arquitectónicas" (ZAWISZA, 1998: 29). Si bien el crítico e historiador polaco reconoce que las obras públicas realizadas desde el Septenio inauguraron "la etapa ecléctica en nuestra arquitectura", del neoclásico al neogótico, pasando por el neobarroco, esas obras evidenciaron una "asincronía" y descontextualización con respecto a sus referentes europeos; por ello concluye el autor de *La crítica de la arquitectura en Venezuela durante el siglo XIX*:

"las obras neoclásicas o neogóticas aparecieron aquí cien años más tarde y muchas veces mantuvieron sólo las apariencias formales, sin que sus estructuras las respaldaran. Carecían también de una base teórica, de un trasfondo cultural que pudiera rescatarlas de su carácter superficialmente imitativo" (ZAWISZA, 1998: 29).

13. Uno de los efectos más formativos del mecenazgo constructivo del gobierno fue la constitución de un grupo de profesionales, quienes ya no eran considerados como meros ingenieros, sino también como *arquitectos* llamados a desempeñar roles importantes durante el guzmanato. Entre ellos había ingenieros conversos, como Roberto García y Jesús Muñoz Tébar, quienes llegaron a ser ministros del MOP, así como Manuel Felipe Herrera Tovar, profesor de la Academia de Bellas Artes. También estaban los formados en ingeniería y arquitectura en la capital francesa: Luciano Urdaneta Vargas, quien estudiara en la década de 1840 en la Escuela Central de Puentes y Caminos de París; aquí también se entrenaría, veinte años después, Juan Hurtado Manrique, titular del MOP y profesor de la Academia, y acaso el más prolífico diseñador de obras guzmancistas (SEIJAS, 1936; ZAWISZA, 1997a; ZAWISZA, 1997b; ZAWISZA, 1998: 151-166). Aunque varias de estas incorporaron algún componente extranjero solicitado por el Presidente mismo, la mayoría de los monumentos relevantes fueron confiados al equipo de arquitectos criollos patrocinados por el Ilustre Americano, "sin que su marcado europeísmo", como hace notar Seijas Cook, "lo indujera a importar profesionales de otras naciones" (SEIJAS, 1936: 323).

No solo dirigidas a atender las dos vertientes principales de su proyecto urbano, las reformas profesionales en la ingeniería y la arquitectura también reflejaban los intereses intelectuales de Guzmán en la evolución de las disciplinas constructivas. Ello se colige de la presencia en sus bibliotecas privadas de algunos libros sobre estos temas, desde los muy técnicos *Manual del ingeniero y arquitecto* (1859), de Nicolás Valdés, junto a *Architectural Iron Works* (1876), de William J. Fryer; hasta la aproximación más poética de George Wightwick, en su *The Palace of Architecture: a Romance of Art and History* (1840); pasando, por supuesto, por algunos volúmenes del *Dictionnaire de l'Académie des Beaux-Arts* (PARRA, 1892; *DICTIONNAIRE DE L'ACADÉMIE DES BEAUX-ARTS*, 1858-1890; VALDÉS, 1859; WIGHTWICK, 1840).

<sup>13</sup> Decretos 2077, 15-XII-1877; 2345, 27-VI-1881.

<sup>14</sup> Decreto 2379, 1-XII-1881.

<sup>15</sup> Decreto 3930, 1-VIII-1887.

<sup>16</sup> Decreto 2606, 8-IV-1884.

Acaso a través de esos tratados, Guzmán mismo modeló lo que la ingeniería y la arquitectura llegaron a ser en la Venezuela positivista, esto es, la materialización de los ideales de Progreso y Civilización, Ciencia y Belleza (CARABALLO, 1986: 54). Pero antes de catalogar algunas obras que, sobre todo en el caso de Caracas, materializaron esos ideales y reformas, conviene detenerse en la Exposición Nacional de 1883, celebrada en ocasión del primer centenario del natalicio del Libertador, la cual constituyó una suerte de apoteosis urbana de la renovación guzmancista.

### La exposición de 1883: apoteosis y fiesta

14. Al vivir en Europa durante la década de 1860, Guzmán Blanco hubo de notar el auge de las ferias mundiales, las cuales devinieron escaparates donde los países industriales exhibían e intercambiaban logros de progreso y modernidad. Antes del guzmanato, Venezuela ya había estado representada en las ferias mundiales de Londres (1862) y París (1867); posteriormente vinieron los esfuerzos de la administración liberal para patrocinar la asistencia a las exhibiciones internacionales de Viena (1873), Bremen (1874), Santiago (1875), Filadelfia (1876), París (1878), Buenos Aires (1881) y Ámsterdam (1882). Esta última sirvió de modelo para la primera Exposición Nacional de 1883, dedicada a conmemorar el centenario del nacimiento de Bolívar; era esta señora efeméride, brindada por la historia a Guzmán, para recrear en Caracas el progresismo de una feria industrial.

Según el reporte elaborado por Adolfo Ernst - designado jefe del comité organizador, mediante decreto presidencial del 3 de septiembre de 1881 - la Exposición Nacional buscaba transmitir "una idea lo más exacta posible del estado actual de Venezuela y de su adelanto progresivo en sus distintas épocas desde el siglo pasado hasta la fecha", resaltando, por supuesto, muestras del "sorprendente progreso que caracteriza las épocas presidenciales del general Guzmán Blanco" (ERNST, 1976-1983, III: 7-8). Si bien originalmente buscaba exhibir la producción de cada región venezolana, es significativo que la Exposición también incluyera países extranjeros que habían inspirado el ilustre proyecto guzmancista, tales como Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia y Suiza; porque no olvidemos que la constitución federalista de esta última fue promovida como modelo durante el Quinquenio. La Exposición trocose así en un evento internacional, sin precedentes en la historia venezolana.

15. Tras dos años de preparativos incansables, que hicieron recordar a Ernst la laboriosidad cantada por Schiller en "Das Lied von der Glocke", la Exposición se inauguró el 2 de agosto de 1883, en un palacio iluminado por luces eléctricas, encendidas durante las quince noches siguientes. La electrificación del palacio de la Exposición, mediante el sistema Weston, también incluía la calle del Comercio, los bulevares del Capitolio y el nuevo teatro Guzmán Blanco, que para aquella temporada presentaba *Il Trovatore* de Verdi (ERNST, 1976-1983, III: 27). Seguida por Maracaibo en 1887, Caracas entraba así a

la era de la electricidad, a la par que este invento era introducido en las principales capitales de América Latina (MORALES, 2001: 89; RIPPY, 1944: 208-209). En el resto de la ciudad, las defectuosas lámparas de querosén, criticadas por el consejero Lisboa a mediados de siglo, comenzaron a ser reemplazadas por faroles de gas desde la década de 1870, mediante contratos sucesivos con Sebastián Viale Rigo, Henry Lord Boulton y Enrique Valiente; el gobierno pidió a estos contratistas reproducir la misma intensidad y efectos del alumbrado público de París y Nueva York (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1884: 27.28; LISBOA, 1954: 71; LÓPEZ DE CEBALLOS, 1953: 401).

También los servicios de agua progresaron en la capital guzmancista. Las acequias de piedra, que trabajaban por gravedad, comenzaron a ser sustituidas por nuevos acueductos de hierro que funcionaban a presión, según reciente tecnología europea. Liderado por el ingeniero y arquitecto Luciano Urdaneta, quien había estudiado en la Escuela Central de Puentes y Caminos de París, el reemplazo comenzó desde 1874, con la inauguración de los 46 kilómetros del acueducto Guzmán Blanco, una de las mayores obras ingenieriles del Septenio (ARCILA, 1961, II: 359-360). El gobierno también enfatizó el control sobre las licencias de abastecimiento de agua a casas particulares, cuya distribución tradicional comenzó a modificarse por la incorporación de acueductos y la importación de "water-closets", introducidos por Guzmán tras uno de sus viajes a Francia (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 174-181; PARDO, 1969).<sup>17</sup> Y la provisión de agua fue también mejorada mediante la creación y mantenimiento de fuentes públicas por toda la ciudad (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1879).<sup>18</sup>

16. Dinamizada por la inmigración industriosa, la economía de la capital festiva también floreció. Las funciones cívicas y religiosas del centro tradicional se enriquecieron con su renovación mercantil, manifiesta en el reforzamiento de la calle del Comercio como principal corredor norte-sur de la ciudad. Con el Salon Parisien, los joyeros de Au Palais Royal, los peluqueros del salón de belleza París, la Camisería Inglesa y la papelería de Albarracín - la cual ofrecía tarjetas a domicilio, "como si las hubiesen elaborado en París o Londres" - la pequeña urbe ferial pudo así presumir de tiendas y servicios sofisticados, los cuales realzaron su variedad comercial, ya notada por Sandford y Lisboa décadas atrás (CASTELLANOS, 1983, I. 63-57; GALEY, 1973: 81-82; MORALES, VALERY Y VALLMITJANA, 1990: 105). Al tiempo que era introducido en otras capitales del continente, en 1883 el teléfono fue instalado, por una compañía internacional, basada en Nueva Jersey, en las más exclusivas tiendas y casas de Caracas; el nuevo invento pronto estuvo más en uso que en cualquier otra ciudad de tamaño similar en los Estados Unidos, según reportara el viajero Curtis (CURTIS, 1896: 45; MALDONADO, 1997: 96; RIPPY, 1944: 182).

Así, la Exposición Nacional de 1883 escenificó la apoteosis del progresismo guzmancista. Los adelantos de las diversas

<sup>17</sup> Decretos 17-VI-1872, 3-VIII-1876.

<sup>18</sup> Decreto 23, 27-V-1879.

regiones venezolanas fueron exhibidos de acuerdo con los modestos medios de un país que luchaba por ganar admisión a la era industrial, emulando los esfuerzos de sociedades más avanzadas de Latinoamérica. Con su efímero despliegue de electricidad, acueductos y teléfonos, la Caracas ferial pudo disfrutar, al menos por una quincena, del frenesí industrial de las urbes decimonónicas. Y desde entonces, el Palacio de la Exposición (permaneció no solo como recinto de la fiesta de progreso y civilización, sino también como testimonio de que la Caracas guzmancista no era ya una capital sin palacios.

### Infraestructura y ornamentación

17. Se observa gran correspondencia entre la fiesta de progreso y civilización de Guzmán y su proyecto urbano para Caracas, el cual pretendía ataviarla como capital del siglo XIX. Dirigiéndose a sus congresistas en 1873, el Presidente bosquejó sus ambiciones en infraestructura y ornamentación:

"La ciudad de Caracas necesita, para poder ser digna capital de Venezuela, del doble de agua que goza hoy, con su enconduchado de hierro; necesita sustituir el alumbrado actual por el de gas, que es la luz de las capitales civilizadas; necesita de pavimento interior donde estén distribuidos los enconduchados del gas y del agua potable, con la debida separación de las cañerías que requieren el aseo y los desagües de una población que empieza a ser numerosa; necesita, en fin, de algunas obras de ornato, tan indispensables a la vida civilizada como lo son al progreso material todas las que os dejo antes enumeradas" (GUZMÁN, 1876: 46).

El estadista pareció así establecer una doble asociación que se mantendría a partir del Septenio: la infraestructura y los servicios sustentaban el progreso urbano de toda capital próspera, mientras la civilización se materializaba en las obras ornamentales. Tal diáda reaparecería en la correspondencia de los esposos Guzmán: como si de uno más de sus asuntos personales o domésticos se tratase, don Antonio comentó en ocasiones los avances que lograba para Caracas y las ciudades del interior, de la misma manera que podría referirse a la compra de enseres familiares de los que doña Ana Teresa debiera enterarse. Así, por ejemplo, tras hacerle saber que un juego de servilletas que habían encargado a París ya había sido recibido, el Presidente anotó en carta a su esposa:

"Ya tengo en reparación todos los caminos y casi restablecida la instrucción popular, rehechas la plaza Bolívar y las calles de Caracas y Valencia, donde también se trabaja en un Capitolio y en colocar los tubos para el agua de la ciudad... Ya encargué los muebles de Santa Ana y estoy concluyendo el teatro" (CASTELLANOS, 1969: 428-429).

Pocos días más tarde, Guzmán volvió a comentar con entusiasmo: "Tengo ya asegurados los ferrocarriles de La Guaira y Puerto Cabello. He comenzado el teatro, y la iglesia

de Santa Ana estará con sus altares, muebles y demás accesorios antes de tres meses" (CASTELLANOS, 1969: 421). Las noticias sobre la basílica dedicada a las santas patronas de Ana Teresa no solo evidenciaban la reconciliación del autócrata con la Iglesia católica, tras desavenencias iniciales, sino también su personalismo para referirse a las obras públicas ejecutadas por todo el país. Así como el estadista encontraba tiempo para inspeccionar el mobiliario de la basílica, el caudillo en campaña añoraba volver a Caracas para sofocar cualquier intento de mudar la capital oficial. O como también atestiguan sus memorandos y cartas, para asegurar que los recursos dirigidos a reparar calles u ornamentar la plaza Bolívar, fueran ejecutados según sus instrucciones (GUZMÁN, 1875: 102, 163-165).<sup>19</sup>

18. El modo posesivo de Guzmán para referirse a las obras públicas, asaz criticado por sus oponentes, revela empero la incansable preocupación del autócrata por su proyecto urbano. De este fungió como alcalde o prefecto, a la manera de Benjamín Vicuña Mackenna en Santiago de Chile, de Torcuato de Alvear en Buenos Aires, o de Francisco Pereira Passos en Río de Janeiro, por mencionar los artífices de las renovaciones urbanas en las grandes capitales de Latinoamérica, durante la segunda mitad del siglo XIX (ALMANDOZ, 2018: 83-106). Y con estas urbes expansivas quiso Guzmán parangonar la Caracas que, al concluir la Aclamación, apenas desbordaba el damero colonial, mientras su población no superaba los setenta mil habitantes.

Desde las carreteras regionales y las calles ciudadanas, hasta el decorado de un teatro o el mobiliario de una iglesia, tal proyecto siempre combinó la infraestructura y la ornamentación como las dos vertientes que reflejaban la doble búsqueda guzmancista por el progreso y la civilización. En la capital, esa búsqueda fue favorecida por la reorganización hecha en 1879 del Distrito Federal, incluyendo la creación del cargo de Director e Inspector de Obras Públicas al año siguiente, todo lo cual adecuaba las prioridades de la GDF con las del MOP, a nivel nacional (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1879: 16-17; ZAWISZA, 1989, III: 38).<sup>20</sup> Además de ser preparativos para la fiesta secular de la exposición, infraestructura y obras ornamentales eran puntales del proyecto modernizador concebido por el Ilustre Americano, quien también buscaba así mejorar el atractivo comercial de Caracas y las ciudades principales para el capital internacional (LOMBARDI, 1982: 191-195).

### Policía urbana y agenda municipal

19. La "policía urbana" había sido piedra angular de administración municipal desde antes del guzmanato. Además del control del orden público, las *Ordenanzas de policía urbana de Caracas*, de 1845, incluían secciones sobre arquitectura civil y alineamiento de calles, organización de gremios, salubridad y limpieza pública, provisión de agua, junto a regulaciones sobre mercados públicos y cementerios (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CARACAS, 1846). Sin embargo, en contraste con la manera tradicional como estos aspectos habían sido controlados hasta

<sup>19</sup> 25-I-1871, 28-X-1871.

<sup>20</sup> Decreto 23, art.8

entonces, la administración guzmancista modernizaría el concepto de policía urbana, por así decir, con una nueva batería de decretos y ordenanzas. Tratemos de identificar esas innovaciones municipales que, junto con las obras públicas ya consideradas, completaron el proyecto urbano del Ilustre Americano.

Comenzando por la arquitectura civil, puede decirse que el primer manifiesto de la concepción municipal guzmancista fue la *Ordenanza sobre policía urbana y rural* de 1871, donde se controlaban aspectos tales como el alineamiento de las manzanas centrales; las casas tenían que estar numeradas y las fachadas despejadas de escombros que pudieran obstruir el libre tránsito; las dimensiones de las nuevas calles se establecieron en 50 "varas" de largo y 12 de ancho, además de aceras enlosadas, entre 1,5 y 2 varas de sección; los techos de paja fueron prohibidos, y los dueños de las casas que todavía los tenían fueron inducidos a sustituirlos con tejas (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 7-9).<sup>21</sup> Un decreto presidencial posterior reforzó las regulaciones sobre el pavimento y los nombres de las calles, así como la numeración de las casas, a la vez que se adoptó el nuevo callejero en el censo de 1881 (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1879: 14-15; *SEGUNDO CENSO*, 1881, II: 12 y siguientes).<sup>22</sup>

Para realzar la ornamentación de la ciudad, durante la Aclamación se profanaron rasgos característicos de la arquitectura colonial, sustituyendo los vernáculos aleros por exóticas cornisas. Pero ya desde la época de la Exposición, las modificaciones guzmancistas habían alterado el aspecto de las nuevas casas caraqueñas, a tal punto que el colombiano Urdaneta encontró en ellas "poco o ningún vestigio" de arquitectura española (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1891, XIII: 168; URDANETA, 1963 490).<sup>23</sup>

20. Con miras a facilitar la administración de la ciudad expansiva, Guzmán dotó al gobierno municipal de un mapa topográfico actualizado de toda Caracas, incluyendo las siete parroquias recién creadas: Altagracia, Catedral, Santa Teresa, San Pablo, San Juan, Santa Rosalía y Candelaria (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 76-77, 83-85).<sup>24</sup> También se intentó regularizar el tejido urbano hacia las afueras: en este sentido, además de las disposiciones incluídas en la ordenanza de 1871, otra normativa, promulgada por mandato presidencial, estableció que la extensión de las calles debía frisar los veinte metros de riberas del Guaire. Además, por "comodidad y ensanche de algunas de sus calles", diferentes obras públicas fueron decretadas en la periferia, incluyendo los ya mencionados puentes conducentes a los suburbios (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 86-87; *RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1887, XI: 78).<sup>25</sup>

Durante el Quinquenio, la extensión de la calle Norte 8, hasta la esquina de Amadores, fue comisionada al ingeniero Pedro R.

Fontes; para la Aclamación, la remodelación de la avenida Norte, hasta la plaza de El Panteón, estuvo a cargo del ingeniero norteamericano Henry Rudloff, quien también desarrolló el viaducto de hierro entre el paseo El Calvario y la capilla de Lourdes, inaugurado el 26 de abril de 1886 (ARCILA, 1961, II: 458-459). Por el sur, el parque Carabobo, con un área de 11.660 metros cuadrados y cuatro bulevares, según proyecto del ingeniero Ramón Azpúrua, había sido inaugurado a finales de 1880 (ARCILA, 1961, II: 473).

En vista de todas estas medidas, puede especularse que Guzmán acarició la idea de extender la ciudad tanto como fuera posible; y de haberse requerido un plan para la expansión urbana de Caracas, tal como sí ocurría en otras capitales latinoamericanas, el Presidente lo habría emprendido gustoso. Pero, digámoslo una vez más, Caracas era una capital demasiado pequeña para las ambiciones guzmancistas: la ciudad no traspasó sus límites coloniales, no porque el Ilustre Americano "no tuvo aliento", sino porque la expansión no era necesaria todavía (ALMANDOZ, 2010a: 24-28; ARMAS, 1967, I: 206).

#### Salubridad, limpieza y aseo público

21. También la salubridad comenzó a ser controlada con más rigor en la ordenanza de 1871. Bajo la supervisión de la policía, médicos, farmacéutas y comadronas fueron obligados a reportar a las autoridades municipales los brotes de enfermedades contagiosas. Se prohibieron las inhumaciones en las iglesias, así como el uso de los antiguos cementerios en el perímetro de la ciudad; normas más específicas en este sentido se promulgaron a propósito de la inauguración del Cementerio General del Sur, decretado en 1876 y confiado a Jesús Muñoz Tébar. Y un nuevo mercado había sido decretado el año anterior, a cargo de Luciano Urdaneta (ARCILA, 1961, II: 529, 535).

La supervisión del estado de la comida en los mercados públicos también quedó a cargo de las autoridades locales, incluyendo un médico de la junta municipal de salud, quien era a la vez responsable de inspeccionar las condiciones higiénicas de los hospitales. La salubridad pública fue asimismo invocada para regular la mudanza de basureros, fábricas y mataderos hacia las afueras de la ciudad. A los propietarios de viviendas se les prohibió botar desperdicios en las calles, mientras fueron obligados a instalar parrillas en las aducciones a las cloacas, a fin de evitar obstrucciones (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 10-22, 72-73, 119-128; LANDAETA, 1994: 22).

#### Comportamiento, seguridad y decoro

22. La agenda urbana guzmancista también incluía controles y normas para mejorar el comportamiento cívico de los caraqueños. Desde comienzos del Septenio se cobraron

<sup>21</sup> 18-11-1871, arts. 1, 3-4, 5-6, 9.

<sup>22</sup> Decreto 23, arts. 1415.

<sup>23</sup> Decreto 3737, 29-XI-1886.

<sup>24</sup> 12-IX-1874, 17/19-IV-1875.

<sup>25</sup> 17-VI-1872, 10-VI-1875; Decreto 2609, 9-IV-1884.

impuestos sobre las licencias para la venta de alcohol, con excepción de vino, mientras se prohibió su consumo en lugares públicos. Los borrachos y perturbadores de la tranquilidad callejera debían ser multados y arrestados, no solo en virtud del descanso de las familias y la decencia social, sino también por representar una "mengua de la civilización y del crédito de la autoridad pública". Por razones similares, los tamboros y fandangos populares solo fueron permitidos en la víspera de fiestas oficiales, y bajo estricto otorgamiento de permiso por parte de la policía. También se prohibieron los juegos de azar en lugares públicos, así como su horario fue regulado (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 26-28, 55-56, 99-104).<sup>26</sup>

Todos estos controles debían ser aplicados por las nuevas prefecturas de policía creadas por el gobierno central, el cual fortalecía así la responsabilidad tradicional de las parroquias en tal sentido (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1884, VIII: 325).<sup>27</sup> Y durante la Aclamación, otros decretos presidenciales trataron de reforzar el decoro de la capital: los mendigos fueron sacados de las calles caraqueñas, para ser trasladados a albergues provistos por las instituciones de beneficencia; los juegos de azar y el consumo de alcohol en público resultaron cada vez más restringidos (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1884, VIII: 190; 1891, XIII: 135, 164-165, 223, 468).<sup>28</sup>

#### Vivienda y transporte

23. Hubo otros capítulos considerados por vez primera en la agenda municipal guzmancista, aunque algunos sin mucho éxito, tal como ocurrió con las acciones sobre vivienda. A partir del Septenio, a las casas céntricas se les comenzó a cobrar impuesto por las mejoras introducidas en calles y aceras, no importando si estuvieran ocupadas por propietarios o inquilinos (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 88-89).<sup>29</sup> Sin embargo, quizás debido a los crecientes costos de la tierra urbana, los nuevos impuestos no llegaron a producir mejoras visibles para el momento de la visita de lady Annie Brassey, cuando se notaban muchas viviendas vacías en las calles caraqueñas: "los propietarios son demasiado pobres para habitarlas ellos mismos, o demasiado orgullosos u obstinados como para alquilarlas a una renta razonable", comentó la viajera inglesa; el resultado fue una escasez artificial, en la que las rentas eran "tan caras como si la oferta fuera desigual a la demanda", según advirtió la autora de *In the Trades, the Tropics & the Roaring Forties* (1885) (BRASSEY, 1885: 194, traducción propia).

La carestía de viviendas en el centro probablemente aceleró los contratos del gobierno con Rafael Domínguez, para construir 500 casas; habiendo sido este acuerdo incumplido, se estableció otro, en octubre de 1876, con Henry Lord Boulton, de cara a edificar unidades habitacionales para obreros en

terrenos municipales de las afueras caraqueñas (ARCILA, 1961, II: 448-50). Algunas de estas casas parecen haber sido financiadas por el mismo Guzmán, quien prestaba "mucho importancia al sistema de vida de las gentes poco acomodadas", al menos según el reporte complaciente del colombiano Urdaneta (URDANETA, 1963: 493-494; NAZOA, 1977: 150).

24. Más coherentes y efectivas resultaron las nuevas medidas adoptadas con respecto al tráfico y el transporte, las cuales pueden ser vistas como una contribución duradera de la policía urbana guzmancista. La ordenanza de 1871 reguló la circulación de coches tirados a caballo, al mismo tiempo que prohibió el tránsito de recuas en las calles urbanas, a menos que sus propietarios tuvieran permisos otorgados por la policía.<sup>30</sup> Durante la Aclamación, se excluyó la circulación de mulas, asnos y otras bestias de carga de las calles más céntricas de Caracas, no solo por razones de que aquellas perturbaban el tránsito, "sino porque esa costumbre se opone abiertamente al grado de cultura á que ha llegado esta capital: Que se alcanzan grandes ventajas con el servicio urbano hecho por medio de carros, que es hoy el aceptado en todas las poblaciones de gran comercio y movimiento industrial", rezaba el decreto (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1888, XII: 23-24).<sup>31</sup> El ejemplo de las capitales civilizadas y progresistas también sirvió para abordar el urgente problema del transporte de carga entre el centro de la ciudad y las estaciones ferroviarias aledañas, para lo que el gobernador explícitamente encargó "Camions como los que se usan en París, Londres y Nueva York" (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1884: 56).

Piedra angular de esa renovación del transporte fue la inauguración de los tranvías de tracción animal. Aunque llamados "de caballitos" por la población, muchos de ellos eran tirados por mulas, las cuales solo podían así circular con los vehículos colectivos. Según Manuel Landaeta Rosales, en su *Gran recopilación geográfica, histórica y estadística de Venezuela* (1889), junto a doce empresas de coches tirados por caballos, desde el Quinquenio se crearon dos líneas de tranvías: la Caracas, inaugurada en 1882, seguida por la Bolívar en 1886 (LANDAETA, 1889, I: 148; CAREMIS, 1981: 74). Y el servicio se extendió a otras ciudades venezolanas a lo largo de la década: Cumaná, Carúpano, Valencia y Maracaibo; esta última tendió, en 1886, la línea hacia El Milagro, así como el ferrocarril hasta Bella Vista (MORALES, 2001: 92; SEMPERE, 2000: 189-190).

#### **Hausmann en Caracas: saga napoleónica y arte urbano**

25. La cuestión en torno al ejemplo del barón de Hausmann, prefecto del Sena durante el Segundo Imperio francés, en el caso de Caracas presenta una escala y connotaciones particulares. A diferencia de las urbes latinoamericanas en expansión, la modesta capital guzmancista no necesitó grandes

<sup>26</sup> 18-II-1871, arts. 97-99, 105-108, 112; 30-IV-1873, 6-II-1874.

<sup>27</sup> Decreto 2184, 3-XII-1879.

<sup>28</sup> Decreto 2144, 15-IV-1879; Decretos 3707, 5-X-1886; 3729, 12-XII-1886; 3755, 31-XII-1886; 3875, 25-VI-1887.

<sup>29</sup> 23-VIII-1875.

<sup>30</sup> 18-II-1871, arts. 87, 90-91.

<sup>31</sup> Decreto 2765, 24-I-1885.

avenidas o intervenciones en su diminuta trama colonial, tal como ya ha sido señalado. Por lo tanto, la influencia del prefecto del Sena debe rastrearse en otros aspectos, tales como el eclecticismo arquitectónico y la imitación del Segundo Imperio en el ambiente de la ciudad, así como en la preocupación por la limpieza y el aseo que caracterizaron a la renovación guzmancista.

Conviene comenzar por aceptar que Guzmán Blanco obviamente compartía con su arquitecto favorito, Hurtado Manrique, el gusto por el París de la década de 1860, donde ambos habían vivido, y cuyo eclecticismo trataron de reproducir en la diminuta capital venezolana. Por aquel entonces, el joven diplomático tuvo que haber notado las políticas urbanas de Napoleón III en materia de ferrocarriles y financiamiento de obras públicas, las cuales más tarde influenciarían algunas de sus medidas como Presidente, particularmente la creación del MOP. Más aún, es muy probable que Guzmán conociera de Haussmann en tanto mano derecha del Emperador y verdadero factótum de las reformas parisinas. Sin embargo, no parece haber referencia histórica de que el gobernante haya inspeccionado los *grands travaux* parisinos, como sí la hay de su recorrido, en 1879, por las obras públicas de Saint Nazaire y Nantes, cuando visitara Francia en calidad de presidente de Venezuela, según nos recuerda González Guinán (1954, XII: 97-98; ROJAS, 1972: 33, 52).

26. Otra peculiaridad de la cuestión haussmanniana en el caso venezolano remite a sus connotaciones políticas. Mientras que en capitales latinoamericanas más grandes el prefecto del Sena parece haber sido referencia ocasional, usada para parangonar la obra urbana de gobernantes locales (GORELIK, 1998: 115-124; NEEDELL, 33-51; PINHEIRO, 2002: 124-145; PEREIRA, 2010; PÉREZ OYARZUN Y ROSAS VERA, 2010: 115-120), en Caracas fue utilizado para recriminaciones personalistas contra Guzmán. Esta fuerte carga política resuena en buena parte de la crítica del siglo XX a la obra guzmancista, haciéndose eco de la asociación con Napoleón III, denunciada desde los años del guzmanato por el general Luis Level de Goda. Tras haber sido cercano al gobernante hasta los primeros años del Septenio, Level de Goda desencadenó el ataque contra la administración guzmancista en *Venezuela y el general Guzmán Blanco* (1873), libelo donde se denunciaba, entre otros aspectos, la flaca imitación que este hacía de Napoleón III a través de las obras públicas:

"El General Guzmán Blanco, imitando a Napoleón III, aunque muy en pequeño, y tristemente, pretende ganar a los pueblos de Venezuela y en especial al de Caracas, con las mejoras materiales; y al efecto procura que se haga grande alharaca con la fabricación de edificios y caminos, etc., y con la construcción, así como con el arreglo de la hacienda pública y la deuda; pero por fortuna el pueblo de Venezuela es bastante avisado e inteligente y no caerá en esa red" (*apud* ROJAS, 1972: 52).

El panfleto tuvo rápido efecto: algunos de los ministros de Guzmán se apresuraron a aclarar sus posiciones en relación con las acusaciones de Level, escribiendo ellos también pequeños folletos que no hacían sino acentuar el giro político de la discusión. El ministro del Interior, Diego Bautista Urbaneja, estimó que la capacidad del Presidente para el trabajo era superior a su ambición, mientras que el ministro del Exterior, Jacinto Gutiérrez, encomió la intachable reputación y actitud de los miembros de las juntas encargadas del programa de obras públicas (URBANEJA, 1873: 12; GUTIÉRREZ, 1873: 10-11).

27. En vista de su escala diminuta y su nivel preteórico, el modesto proyecto urbano de Guzmán estuvo, comprensiblemente, a la zaga del "urbanismo" haussmanniano. En correspondencia con la Venezuela preindustrial del siglo XIX, la aproximación guzmancista a la modesta capital no superó los límites de lo que ha sido llamado "arquitectura urbana" o "arte urbano", dirigido a embellecer los espacios públicos en la ciudad preindustrial, antes de la emergencia del urbanismo técnico, según las categorías provistas por la primera historiografía urbana francesa (BARDET, 1951: 416-418; HAROUEL, 1985: 3; LAVEDAN, 1954: 3). Entre los miembros de esta escuela, valga destacar que Gaston Bardet catalogó, en *L'urbanisme* (1945), las formas del así llamado "arte urbano" desarrollado entre el Renacimiento y el barroco, donde pueden prefigurarse las bases morfológicas y paisajísticas del venidero urbanismo "científico" (BARDET, 1967: 10-15).

Aunque su programa de obras públicas también incluyó logros en infraestructura y servicios, la preocupación del Ilustre Americano por la ornamentación urbana y la arquitectura monumental prevaleció a través de lo que podemos llamar su *arte urbano*, en el sentido distinguido por la historiografía francesa.

#### IV Vísperas urbanísticas

##### Panorama caraqueño

##### Electricidad y tranvías

1. En relación con algunos servicios urbanos, Caracas estaba empero a la zaga de algunas innovaciones introducidas en metrópolis industriales, a juzgar por los reportes de *El Cojo Ilustrado*. La capital finisecular solo tenía 81 luces eléctricas, 1.055 lámparas públicas de gas y 632 de querosén, muy por detrás de las 53.000 farolas que hacían de París una capital "espléndidamente iluminada".<sup>32</sup> Si bien los fanales de gas estarían en uso en Caracas hasta comienzos del nuevo siglo, las luces eléctricas comenzaron a difundirse al promediar la década de 1890, gracias a la creación de la Electricidad de Caracas, mientras el alumbrado de algunos monumentos capitalinos fue confiado a una compañía basada en Nueva York (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1894: 389-399;

<sup>32</sup> *El Cojo Ilustrado*, IV, 82, Caracas: mayo 15, 1895, p. 303.

LÓPEZ DE CEBALLOS, 1953: 402). Con poco más de 2.000 líneas telefónicas para comienzos del siglo XX, Caracas también estaba muy por debajo de la cobertura alcanzada por este servicio en Estocolmo, San Francisco, Nueva York, París y Londres, listadas por *El Cojo Ilustrado* como las urbes mejor comunicadas del mundo (TROCONIS, 1993: 208).

Con respecto al transporte público, algunos de los elegantes carruajes del guzmanato circularon hasta los tiempos de Cipriano Castro. El gringo Morris notó que muchos de los coches privados eran hechos en Francia, usualmente construidos en el estilo de las victorias americanas, presentando buen aspecto; tanto estas como las calesas permanecieron como signos de caché entre los caraqueños hasta bien entrada la Bella Época (MORRIS, 1897: 111; GARCÍA DE LA CONCHA, 1962: 172). Las líneas de tranvías a caballos, inauguradas durante el guzmanato, continuaron trajinando hasta la primera década del nuevo siglo, aunque con frecuencia se descarrilaban; sus estrechos asientos parecían diseñados solo para pasajeros flacos, tal como gracejó el español Ramos y García al llegar a la capital del novecientos (RAMOS Y GARCÍA, 1901: 81-84; MÉNDEZ Y MENDOZA, 1894: 417-418).

2. El paisaje urbano capitalino estaba cambiando, con respecto al que el joven escultor dejara en las postrimerías guzmancistas. En 1895 se constituyó la mencionada Compañía Electricidad de Caracas, la cual construyó, al año siguiente, la planta El Encantado, primera en América Latina por generación hidroeléctrica que transmitía corriente alterna a distancia, diseñada por Ricardo Zuloaga Tovar (FUNDACIÓN POLAR, 1997: 356). El ingeniero había leído sobre la conducción y el uso de corriente eléctrica a distancia en los reportes de la Exposición Internacional de Fráncfort, lo que le hizo pensar en la fuerza del río Guaire y la posibilidad de poner una planta en El Encantado (MALDONADO, 1997: 98). Mirando desde la perspectiva del nuevo servicio, difundido asimismo en Valencia y Maracaibo, bien resume González Deluca: “en menos de tres décadas, el alumbrado público pasó por todas las etapas de la tecnología del siglo. Se apagaron las luminarias de aceite, se ensayó brevemente la luz de gas y en pocos años se pasó a la electricidad, la definitiva iluminación moderna que llegó para quedarse” (GONZÁLEZ DELUCA, 2022: 198-199).

En el transporte público, el rezago y la obsolescencia de los tranvías “de caballitos” apuraron a Nicomedes Zuloaga y Edgar Wallis a buscar capital europeo para constituir la compañía Tranvías Eléctricos de Caracas. Con un capital de cinco millones de bolívares, estaba integrada asimismo por Albert Cherry, E. H. Ludford como gerente, junto a Eugenio Mendoza Cobeña como director de tráfico (ALMANDOZ, 2019). Desde los terminales en la plaza Bolívar, los tranvías comenzaron a funcionar en junio de 1908, alcanzando 13 líneas y una flota de 44 vagones ingleses, con capacidad para 38 pasajeros cada uno.

Desde los terminales de Torre a Gradillas, Torre a Principal y Monjas a Padre Sierra, el “tlan-tlan civilizador” de los tranvías - como lo llamó Caremis, haciendo onomatopeya con el sonido conllevado a su paso - se extendió a través de las líneas de Avenida Sur, el Cementerio, Catia, Hospital Vargas, Parque

Carabobo, La Pastora, San José, Palo Grande, Puente de Hierro y el enlace con El Paraíso (CAREMIS, 1981: 76).

### Eclecticismo y suburbios: entre El Paraíso y La Pastora

3. Había en Caracas otras innovaciones arquitectónicas y académicas, las cuales databan del segundo gobierno de Joaquín Crespo (1892-1898). Comenzando por las segundas, desde 1895 la arquitectura fue incorporada como programa de dos años en la recién creada Escuela de Ingeniería, patrocinada por el Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV), programa que debía ser completado con un año en la Academia de Bellas Artes (ARCILA, 1961, I: 337). El entrenamiento técnico de los nuevos profesionales podía ser reforzado en la también reciente Sociedad de Arquitectura y Construcción, la cual intercambiaba información con la Société Centrale d'Architectes Françaises (CARABALLO, 1986: 59-67). En 1892 se fundó la Facultad de Ingeniería Civil en la Universidad de Carabobo, la cual funcionó hasta 1904, cuando fue cerrada por el presidente Castro. Y en 1895 se creó la Facultad de Ciencias Exactas y la Escuela de Ingeniería en la Universidad Central de Venezuela, incluyendo las menciones Civil, Militar, Astronómica y Arquitectura (ARCILA, 1961, I: 337).

En relación con nuevos monumentos, el gran regalo de Crespo para la capital fue la construcción de dos palacios: el de Miraflores, que devino sede del gobierno, y el palacete de Santa Inés, dedicado a la esposa del Presidente. En 1895 Hurtado Manrique también construyó el Arco de la Federación, con la asistencia de Alejandro Chataing, joven arquitecto que el año anterior había ganado un concurso para diseñar la nueva fachada del mercado de San Jacinto (ARCILA, 1961, II: 474-475; MALDONADO, 1997: 103; ZAWISZA, 1997c: 796-797). Junto a Antonio Malaussena - educado en París, y favorito de la administración de Raimundo Andueza Palacio (1890-1892) - Chataing lideró desde entonces la continuación del eclecticismo, heredado de Hurtado Manrique, en la edificación capitalina de entre siglos. Aquí esparció, al decir de Seijas Cook, “preciosos retazos del Renacimiento Francés de la hornada de la Exposición de París del 1900, del Grand y Petit Palais, el Arco Alejandro III, cuyos pilones ornamentales hacen su remedo en los minaretes del teatro Nacional de los Cipreses” (SEIJAS, 1936: 325; GASPARINI, 1978: 278). Este fue inaugurado por el Cabito en 1905, emulando el Municipal de Guzmán, con una gala que incluía - según nos recuerda Carlos Salas en *Historia del Teatro en Caracas* (1967) - la zarzuela *El relámpago* y el ballet *El señorito y la maja* (SALAS, 1974: 81).

Tras su arribo con la Revolución restauradora, Castro despachaba desde el palacio de Miraflores, inaugurado en 1901 con tecnología antisísmica, aplicada por el ingeniero italiano Giuseppe Orsi de Mombello en algunos de los edificios que construyera para Crespo. La nueva residencia presidencial fue seguida por otras obras de notable eclecticismo, diseñadas por Chataing entre 1905 y 1907; entre ellas: el palacio de Gobernación y Justicia (actual Concejo Municipal de Libertador), la Academia Militar de La Planicie, la Academia de Bellas Artes (posterior Conservatorio de Música), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, junto a la Casa de baños de El

Valle (ARCILA, 1961, II: 539; MALDONADO, 1997: 104; ZAWISZA, 1997c: 796-797).

4. El eclecticismo de Malaussena y Chataing floreció en muchas de las nuevas "quintas" de la "urbanización" El Paraíso, primer barrio burgués aparecido al suroeste del centro tradicional, en terrenos de una antigua hacienda adquirida por las compañías tranviarias. Aunque algo más tarde y en menor escala, ocurría así una simbiosis entre expansión urbana y servicios comunicacionales y eléctricos, tal como tenía lugar en otras capitales latinoamericanas hacia finales del siglo XIX (ALMANDOZ, 2018: 170-191). Desde mediados de la década de 1890, "Ciudad Nueva", nombre original del suburbio, fue concebida como zona residencial de postín, con modernas redes de servicios de aguas, cloacas y electricidad, así como un novedoso trazado de jardinería y plazas. El desarrollo se aceleró con el terremoto de 1900, que apuró a algunas familias burguesas a construir viviendas prefabricadas, importadas de Inglaterra y Estados Unidos por los ingenieros Alberto Smith y Roberto García (NÚÑEZ, 1988: 255; SCHAEEL, 1968: 12; TROCONIS, 1993: 190). Las eclécticas quintas ofrecieron a Chataing y otros arquitectos la oportunidad de desplegar su arquitectura "ostentosa pero nunca frívola", presidida por la "Villa Zoila" de los Castro, con un toque de pagoda china y amplios jardines, donde la Primera Dama agasajaba a amistades y cortesanos (GASPARINI Y POSANI, 1969: 267-271, 288). Desde que su mansión fuera terminada en 1904, el mandatario era conducido a diario desde El Paraíso a Miraflores por su chofer francés, en el carro importado desde París para doña Zoila, uno de los primeros automóviles en recorrer las calles caraqueñas (VERA, 1995: 79).

5. La expansión divisable hacia el noroeste de la ciudad no era otra que La Pastora, cuya iglesia fuera concluida en 1889, según diseño de Jesús Muñoz Tébar, en un sector que comenzó a albergar familias trabajadoras desde finales del siglo XIX (ARCILA, 1961, II: 527). Al igual que en San José, con templo erigido el mismo año por el ingeniero Presentación Landaeta, viviendas más vernáculas se configuraban en estos suburbios incipientes, con casitas mucho menos ostensibles que las exóticas quintas de El Paraíso; tal variedad tipológica reflejaba la segregación social que comenzó a tener lugar alrededor del centro tradicional.

Desde la administración de Crespo, había habido pocos intentos para construir viviendas de bajo costo, básicamente a través de contratos entre el MOP y promotores privados, en los que estos eran exonerados de impuestos de importación sobre materiales constructivos (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, 1896, I: xvii-xviii). Al parecer, tal mecanismo llegó a ser frecuente en la Caracas de Castro, ya que algunos personajes de Blanco Fombona y de Pío Gil resultaron atrapados en chanchullos derivados de tan pingüe negocio (ALMANDOZ, 2002-2018, I: 31-39).

#### El centro: pasajes, corralones y babelismo

6. El éxodo residencial de los grupos tradicionales reflejaba una primera escasez de vivienda en el centro caraqueño, el cual

ciertamente se comenzó a congestionar con inmigrantes y actividades comerciales. El pasaje Linares, construido en 1891, junto al pasaje Ramella de Malaussena, fueron los primeros ejemplos de las nuevas arcadas al estilo europeo, las cuales combinaban sofisticadas tiendas y buhoneros turcos; estos últimos llegaron a ser tan abundantes que el costumbrista Justo Quejose de que las alamedas centrales estaban siendo convertidas en un mercado de El Cairo (SALES, 1902: 174; CAREMIS, 1981: 41).

Además de los "turcos", los 9.669 extranjeros residentes en el Distrito Federal - cuya población alcanzaba 98.321 habitantes - mostraban ya una inmigración sin precedentes en la Caracas finisecular. Los turistas distinguidos podían escoger entre lujosos hoteles de la capital, tales como el *Saint Amand*, *Klindt*, *Paris*, *Francia* o el *Filadelfia*, algunos de los cuales ofrecían, como lo notara Morris, uno de los viajeros estadounidenses, cafés al estilo europeo en planta baja (*TERCER CENSO DE LA REPÚBLICA*, 1891, I: 113, 158). Pero los recién llegados de menos recursos debían permanecer en los ya mencionados corralones del centro.

#### **De policía urbana a higiene pública**

7. No obstante la modernización en la agenda municipal promovida por el Ilustre Americano, la cuestión de la "higiene" urbana no alcanzó el cuidado debido en la Caracas guzmancista. Mientras la "salubridad pública" era apenas controlada en la sección segunda de la ordenanza de 1871, mucha de la nueva preocupación fue enfocada hacia la "limpieza" y "aparición", tal como ya fue explicado (*CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL*, 1876: 10-12).

Venezuela había asistido, durante la década de 1880, a eventos internacionales sobre normas sanitarias (Washington, 1881), cólera (Roma, 1885) e higiene y demografía (París, 1889). Pero la preocupación sobre la cuestión higiénica pareció iniciarse en la década siguiente, con el "renacimiento" de la medicina venezolana, ocurrido a diferentes niveles hasta la década de 1910. Por un lado, siguiendo el ejemplo parisino del Hôpital Cariboissiere, la inauguración del hospital Vargas (1891), diseñado por Jesús Muñoz Tébar, abrió un nuevo período para la educación médica nacional. El mismo año entró en funcionamiento el hospital de Niños o de Linares, así llamado por el comerciante Juan Esteban Linares, quien lo patrocinara.

Por otro lado, tras sus estudios en la capital francesa, entre 1889 y 1891, José Gregorio Hernández retornó al país de Crespo con los descubrimientos de Louis Pasteur; los presentó ante sus cautelosos colegas de la Escuela Médica y la Unión Médica, las cuales funcionaban desde tiempos guzmancistas (PERERA, 1951: 185, 224-225). El retorno de otros doctores contribuyó a afianzar los avances profesionales y la labor divulgativa: después de realizar un curso de posgrado en el hospital Necker de París, el médico y farmacéuta Elías Toro, egresado de la Universidad Central de Venezuela, asumió, hasta finalizar la década de 1890, las secciones sobre "Revistas médicas" y "Crónica científica" en *El Cojo Ilustrado* (LAGRANGE DE CARTILLO, 1997: 55).

Tras un curso de tres años en París, entre 1890 y 1892, Luis Razetti creó, con Francisco Rísquez, la Sociedad de Médicos y Cirujanos de Caracas (1893), la cual publicó desde ese mismo año la *Gaceta Médica de Caracas* (GMC), con frecuencia quincenal. En 1895, la Sociedad ayudó a fundar la Cruz Roja Venezolana y el Instituto Pasteur de Caracas, cuya creación fue urgida por un brote de disentería; a la sazón, *El Cojo Ilustrado* comentaba que "casi todas las capitales de Europa y muchas de América" poseían establecimientos de ese tipo.<sup>33</sup> Y el nuevo siglo abriría con la fundación del Colegio de Médicos de Venezuela, en 1902, seguido por la Academia Venezolana de Medicina, dos años más tarde.

8. Desde Madrid, adonde fuera enviado como cónsul desde 1900, Rísquez también reportaba la "limpieza" como principio básico de la higiene preventiva en Europa: limpieza del agua y del aire, del piso, de las casas y calles, limpieza en la alimentación del cuerpo y del alma (RÍSQUEZ, 1909: 98). En una conferencia leída con ocasión de su ingreso al Colegio de Médicos en 1904, Arturo Ayala formuló la límpida ecuación del siglo que comenzaba: "los progresos de la civilización son progresos de la higiene"; ergo, como en la Gran Bretaña de Benjamín Disraeli, "el grado de civilización de un pueblo puede medirse por el empeño que tomen sus gobernantes en mejorar su estado sanitario", Ayala *dixit* (AYALA, 1904: 5-6).

El ejemplo de Disraeli fue encomiado repetidamente por Razetti en los diarios nacionales de entre siglos; el científico no solo comentó el evolucionismo de Darwin y Haeckel, sino también descifró, para el gran público, los hallazgos de Pasteur, Koch, Von Behring, Ramón y Cajal, Metchnikoff y Monlau. Respalado por su amistad personal con Castro – quien, como nos recuerda Picón Salas, siempre fuera impresionable por los fetiches de Ciencia y Progreso - Razetti lanzó otra máxima higienista contra el pudor de marras: "No es civilizado el país que no observa las reglas de la Higiene, como no es persona decente el individuo que no se baña diariamente" (RAZETTI, 1952, II: 171, 569-574, 595; PICÓN SALAS, 1991: 139, 298). Y todavía al cerrar la década de 1900, la égida europea de la nueva "religión social" era confirmada por Pedro José Rojas, al comentar las bondades de la *Public Health Act* inglesa, y los beneficios prácticos de la higiene urbana en el Viejo Mundo (ROJAS, 1911: 303).

#### Síndrome insalubre y debate médico

9. Alimentado por las noticias sobre el auge higienista en Europa, el debate sanitario en la sociedad de Crespo y Castro fue acelerado por la toma de conciencia de que Caracas no era una ciudad tan salubre como pensaban los guzmancistas. Ello se evidenciaba en el magro incremento demográfico: la población capitalina apenas había pasado de 55.638 habitantes en 1881 a 72.429 en 1891, de acuerdo al censo (*TERCER CENSO DE LA REPÚBLICA*, 1891, I: 115). Aunque la pequeña ciudad apenas comenzaba a traspasar sus límites coloniales, ciertamente había un problema: con 46.410, 53.801 y 57.059 muertes en 1894, 1906

y 1908, respectivamente, la alta tasa de mortalidad anulaba, en el caso de la capital, el crecimiento poblacional mantenido por el resto del país, inquietante escenario agravado por el terremoto de 1900 (RAZETTI, 1952, II: 167; TROCONIS, 1993: 198-199).

Desde entonces, el debate desencadenado contrapunteó pronunciamientos médicos y medidas gubernamentales, aunque los protagonistas de ambos bandos serían con frecuencia las mismas personas. A fin de distinguir el papel desempeñado por cada grupo, comencemos con el reporte científico sobre el síndrome de mortalidad en la ciudad, de manera que podamos continuar después con los cambios administrativos y legales subsiguientes.<sup>34</sup>

10. Las denuncias parecen haber sido leídas por los médicos venezolanos, quienes debatirían las diversas causas del síndrome capitalino desde las páginas de la *Gaceta Médica de Caracas* y otras publicaciones. Por un lado, la ciudad tenía una tasa demasiado alta de mortalidad por tuberculosis, lo cual se hizo evidente en una de las primeras entregas de las "Crónicas", la sección de estadísticas demográficas urbanas publicadas por Antonio Herrera Vegas en la gaceta, a partir de 1901; el médico advertía sobre los casos de tuberculosis en Caracas, increíblemente comparables a las ciudades más populosas del mundo,

"donde la parte proletaria de la población vive en peores condiciones de higiene que la nuestra, puesto que a aquellos les falta el agua y la luz, viviendo hacinados en horribles caserones, que más parecen pueblos que familias, donde el pan hace solo apariciones de cuando en cuando y a períodos no muy aproximados." (HERRERA, 1901: 109).

La reacción médica en este sentido se avivó con la cruzada nacional emprendida por Razetti, tras ser designado miembro principal de ligas internacionales contra la tuberculosis y el alcoholismo (ARCHILA, 1952: 152-153). Sin embargo, todavía para 1909, las tasas de tuberculosis en Caracas no solo eran comparables, sino incluso superiores a las de Londres, "la ciudad más populosa del mundo", y Cracovia, la ciudad europea más devastada por la enfermedad, advertía el galeno (RAZETTI, 1952, II: 168).

11. Junto a la tuberculosis y otras dolencias respiratorias, resaltaba el problema de las enfermedades transmitidas por agua, debido a su defectuosa provisión y purificación en las mayores ciudades venezolanas. En este sentido, bien resume Arcila Farías la deficiencia arrastrada desde el guzmanto:

"Llama la atención que Guzmán Blanco, a cuya actividad debe Caracas el cambio de su fisonomía, su primer acueducto moderno, su expansión hacia el norte y el sur y las grandes obras de ornato con que la vistió el Ilustre Americano, puesta su mirada en París, no se hubiese ocupado de dotarla de un sistema de cloacas

<sup>33</sup> *El Cojo Ilustrado*, IV, 74, Caracas: enero 15, 1895, p. 48; 83, junio 1, 1895, p. 335.

<sup>34</sup> Ver *infra* "Nuevas instituciones: DHED y Comisión de Higiene Pública".

como los que se estaban desarrollando en las capitales europeas" (ARCILA, 1961, II: 434).

En efecto, tras haber contado Caracas solo con "cañerías" y "grandes cloacas" aisladas, en 1880 se proyectó, sin aprobación, una primera red de cloacas, por parte del ingeniero italiano Giovanni de Angeli, quien "propuso a Guzmán la construcción de un sistema general como el que existía en Turín, Roma y Bolonia, destinado a recoger no solamente las aguas de las cañerías, sino también las de lluvia" (ARCILA, 1961, II: 434). Ese proyecto infructuoso fue seguido, en 1887, por un contrato para construir cloacas capitalinas, el cual se concedió inicialmente al historiador Felipe Tejera y a José Antonio Salas, pero terminó anulado por el presidente Juan Pablo Rojas Paúl (CARTAY, 1997: 42; GONZÁLES DELUCA, 2022: 201).

Al abrir la década de 1890, solo 2.870 casas caraqueñas contaban con agua, según el censo, entre un total de 13.349 (TERCER CENSO DE LA REPÚBLICA, 1891, I: 114-115). Para entonces, el gobierno del Distrito Federal firmó un contrato con el ingeniero Germán Jiménez, a fin de construir y administrar redes de agua potable y cloacas (ARCILA, 1961, II: 363). Pero la Compañía General de las Aguas de Caracas, de origen belga, le devolvió la concesión al gobierno, mientras la prestación del servicio rebotaba entre la GDF, el CMDF y la Superintendencia de Aguas, creada en 1895 (GONZÁLES DELUCA, 2022: 200-201). De manera que, a diferencia de Valencia, la segunda ciudad de Venezuela – donde se contó con un sistema integrado de cloacas y desagües, iniciado en 1893 por el ingeniero italiano Domingo Giordana – en la capital, concluye Rafael Cartay, "todas estas acciones no lograron concretarse en un sistema eficaz de acueductos y cloacas" (CARTAY, 1997: 42).

Mientras tanto, los descubrimientos galos sobre el bacilo de la fiebre tifoidea eran comentados en *El Cojo Ilustrado*, donde también se denunció el deficiente tratamiento hídrico como principal causa de aquella enfermedad en la capital.<sup>35</sup> En un artículo aparecido en la *Gaceta Médica de Caracas* - "Influencia de la purificación del agua en la salubridad" (1897) - E. Andrade Penny también buscó allí la explicación a la paradoja de las altas tasas de mortalidad en Caracas y Maracaibo, las cuales superaban a las de Londres y las metrópolis de Europa y Norteamérica, a pesar de las enormes cantidades de crímenes y accidentes en estas últimas. Al explicar la efectividad de la purificación de agua para combatir la tifoidea, disentería y otras enfermedades digestivas, Andrade exhortó a las autoridades nacionales a priorizar adecuados sistemas de purificación de agua en las mayores ciudades venezolanas (ANDRADE, 1897: 50). En este sentido, un ejemplo a imitar era el sistema de Berlín, cuyos recientes avances serían reportados dos años más tarde en *El Cojo Ilustrado*.<sup>36</sup>

12. Entrecruzando las dos principales causas de mortalidad capitalina – a saber, tuberculosis y enfermedades transmitidas por agua - en 1903 Razetti llevó la discusión a los periódicos:

"Caracas se despuebla, no como se despuebla Francia, porque su natalidad es exigua, sino porque la mortalidad es ya aterradora y va en aumento. Nuestro cálculo de julio de 1902 nos dió 35 por mil; ¡el actual da 38!" (RAZETTI, 1952, II: 163, 577). El galeno articulaba así las causas fundamentales con la solución del problema: la mortalidad era debida a enfermedades digestivas, tuberculosis y otros males prevenibles con programas de higiene pública y privada, como los instrumentados en La Habana, la cual había reducido su mortalidad a 14x1000. Todavía en 1911, cuando el país se preparaba a celebrar el centenario de la declaración de Independencia, Razetti insistía en que Caracas necesitaba reducir su tasa de mortalidad a menos de 20x1000, para llegar a ser "una ciudad completa"; era un objetivo que implicaba resolver los problemas de provisión de aguas y cloacas, entre otros (RAZETTI, 1952, II: 163, 577).

El alcantarillado caraqueño era, como ya se señaló, deficiente desde los tiempos guzmancistas. Había habido ciertas mejoras al cerrar la década de 1880, incluyendo la propuesta de un nuevo sistema diseñado por M. F. Herrera Tovar y H. Jiménez, sometido a consideración de la gobernación, sin resultados aparentes. Las obsoletas e insuficientes cloacas se congestionaron más hacia finales de siglo, ya que los vecinos tiraban en ellas basura, reduciendo más aún su capacidad, según se reportaba en las *Memorias* de la gobernación (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1890: 487-497; 1899: 442-443). Este "defectuoso sistema de cloacas" fue denunciado por el doctor Elías Toro – en su "Crónica científica" en *El Cojo Ilustrado* - como causa parcial de la malaria en Caracas (TORO, 1896: 671). Por contraste, el mismo magacín reportó, tres meses más tarde, cómo los parisinos disfrutaban sus paseos dominicales a Acheres, el poblado donde desembocaban las modernas cloacas de la capital francesa (TORO, 1898).

Al comenzar el nuevo siglo, Arturo Ayala incluyó el alcantarillado entre las principales *Causas que contribuyen a la mortalidad en Caracas y medidas que tienden a combatirlas* (1904), urgiendo a las autoridades a imitar el sistema parisiense. El nuevo miembro de la Academia de Medicina también destacó la importancia concedida por la General Board of Health inglesa a la provisión hídrica como componente principal de la salubridad urbana; citando al biólogo galo Dominique-François Aragó, Ayala sentenció que el agua para el consumo de las ciudades debía ser como la mujer del César: "insospechable" (AYALA, 1904: 41, 61).

13. Desde España, Francisco Rísquez se unió a la cruzada por la mejora del servicio hídrico. Como cónsul venezolano en una nación que sufría la más alta mortalidad de Europa, y apoyándose en los análisis del demógrafo francés Jacques Bertillon, Rísquez se familiarizó con los problemas higiénicos de España, país que trataba de imitar las más avanzadas políticas sanitarias de sus vecinos; desde allí, el cónsul también conoció la agenda del Congreso de Higiene y Demografía de

<sup>35</sup> *El Cojo Ilustrado*, I, 1, Caracas: enero 1, 1892, p. 11; VIII, 150: marzo 15, 1895, p. 289

<sup>36</sup> *El Cojo Ilustrado*, VIII, 179, Caracas: junio 1, 1899, p. 388.

1907, el cual tuvo lugar en Berlín (RÍSQUEZ, 1909: 89-90; RÍSQUEZ Y GUEVARA, 1909: 203).

Pero no se trataba solo de mejorar la provisión y recolección de aguas, sino también de otros servicios, tales como el procesamiento de la carne y el almacenamiento de alimentos en general. A este respecto, ya Méndez y Mendoza había denunciado, en 1894, las precarias condiciones en que la carne era conservada en los mercados de Caracas, por contraste con los controles aplicados en Bogotá (MÉNDEZ Y MENDOZA, 1894: 119). Tras haber sido decretada, en 1897, la construcción de un nuevo matadero en concreto armado, para el cual se contrató una empresa alemana (ARCILA, 1961, II: 542), el problema pareció mejorar, al punto de que el colombiano Pedro A. Peña, ya en la primera década del siglo XX, reconoció que el mercado caraqueño tenía "de sobra lo que le falta al mercado de Bogotá: amplitud, comodidad, elegancia y, sobre todo, aseo, mucho aseo" (PEÑA, 1954: 142; RAMOS Y GARCÍA, 1901: 139-144).

Sin embargo, Rísquez pensaba que el deficiente almacenamiento de víveres en Caracas tenía consecuencias directas sobre las enfermedades digestivas, y que este problema no era sino otra manifestación de la precaria higiene en la expansiva capital de Castro:

"(...) Caracas, con exigencias de ciudad populosa, sin todas las prácticas de la industria moderna; Caracas, que representa hoy esa etapa natural por donde han pasado todas las urbes que abandonan la salubridad campestre, para infestarse con las horrras de la metrópoli que llega, antes de poseer los correctivos de una higienización adecuada; Caracas ha de sentir necesariamente, con mayor fuerza que el resto de la nación, los efectos de tales causas sobre la salud colectiva, determinados en primer término por el aparato que representa la caldera de la máquina humana" (RÍSQUEZ, 1909: 164).

Rísquez resumía así el drama sanitario de una ciudad que aspiraba a ser "metrópolis", sin siquiera contar con adecuadas condiciones para su abastecimiento, ni tampoco haber adoptado los adelantos higiénicos provistos por la industria moderna. Razetti llegó a conclusiones semejantes al identificar la infraestructura requerida para resolver el síndrome de morbilidad y mortalidad en la capital de Castro: Caracas distaba de ser una "ciudad completa". Desde diferentes perspectivas, y en otro ejemplo de sincretismo entre voces y discursos, los adalides del renacimiento médico venezolano parecían confirmar los recelos urbanos de Alberto Soria, secundado por los cosmopolitas personajes del modernismo venezolano (ALMANDOZ, 2002-2018, I: 31-52).

### Endemias y pestes

14. La capital de entre siglos padecía al mismo tiempo la mortalidad debida a endemias y epidemias que azotaban al país en general. Entre las décadas de 1880 y 1920, Venezuela sufrió varias crisis de enfermedades tropicales que eran endémicas en

buena parte de América Latina, tales como fiebre amarilla, disentería, malaria y anquilostomiasis (WILSON, 1972: 355-356). Sin desaparecer el brote de viruela de 1899, la fiebre amarilla también llegó a la capital venezolana en el mismo año del bloqueo internacional, aciaga coincidencia que fue lamentada con indignación patriótica por Herrera Vegas, recién designado Inspector de Higiene de la Gobernación:

"El año que acaba de transcurrir fue para nosotros lo que aquel que Víctor Hugo calificó para Francia de *año terrible*. Inicióse con la guerra y con la guerra se hundió en el vacío de los tiempos; las fiebres y la general escasez enseñoreándose de nuestra capital. Para digno remate de tan lúgubre cuadro el extranjero maldito atrevióse en hora menguada a atentar contra la soberanía de nuestra patria... Guerra, escasez y fiebre, han sido por lo tanto los factores que explican de manera clara el aumento de la mortalidad habida durante el año 1902" (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1903: 73).

Pero Caracas parecía condenada a vivir otros *anni terribiles*, como el de 1909, cuando Razetti resumió el lamentable estado sanitario de la ciudad en *El Universal*, periódico que ya circulaba ampliamente, a pesar de su reciente creación. Además de restringida por la infraestructura, la descuidada capital era "envenenada", según el sabio, por la prostitución, el alcoholismo, la pobreza y otras plagas sociales:

"(...) Caracas está profundamente infectada; sus habitantes nos envenenamos lentamente con el aire que respiramos, con el agua que bebemos y con los alimentos que ingerimos; las enfermedades infecciosas, como la tuberculosis, se propagan libremente; el matadero, el mercado y los establecimientos de víveres no están reglamentados higiénicamente; no tenemos ni agua potable, ni cloacas, ni pavimento; la infancia no está protegida, y por eso perdemos cerca de 400 niños menores de cuatro años; nada se hace para combatir la prostitución y el alcoholismo, fuentes de innumerables enfermedades; la parte pobre de la población perece por falta de trabajo para el obrero, y se muere de mengua, porque no hay hospitales ni asilos confortables; en una palabra, en Caracas se vive a merced de las causas de destrucción que rodean al hombre, sin que hasta hoy la clase directora se halla ocupado en mejorar siquiera las condiciones sanitarias de la ciudad" (RAZETTI, 1952, II: 170).

Proferido así el grito de guerra, el alegato médico por una reforma sanitaria alcanzó su máxima resonancia en los periódicos, apurado por el malestar nacional debido a innúmeras pestes y plagas. Además de ser una capital con una considerable concentración de médicos notables, la Caracas de la Bella Época había devenido también una ciudad con conciencia higiénica, clamorosa por reformas sanitarias.

### Nuevas instituciones: DHED y Comisión de Higiene Pública

15. A pesar de las críticas que les hicieran Razetti y otros médicos venezolanos, las autoridades capitalinas sí habían comenzado a tomar algunas medidas higiénicas desde finales del siglo XIX. La limpieza pública y doméstica de Caracas fue encomendada a la Gobernación en 1889, lo que en cierto modo seguía la orientación guzmancista. En ese mismo año, Venezuela estuvo representada en el Congreso Internacional de Higiene y Demografía, celebrado en París. Al año siguiente fue fundado el Laboratorio Municipal de Caracas, así como designado el primer Inspector General de Higiene Pública, en cuyo reporte a la GDF se proclamaba la importancia de la Higiene, en vista de sus exitosos resultados en las principales ciudades europeas (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1890: xvii; 1891: 251-253, 275). También la Gobernación abordó los problemas de provisión de agua y alcantarillado, a través de los fallidos contratos con empresarios privados, ya mencionados anteriormente. Sin embargo, a pesar de todos esos intentos oficiales, la Sociedad de Médicos y Cirujanos de Caracas, el Instituto Pasteur y otras organizaciones benéficas privadas seguían a cargo de la mayor parte de las responsabilidades sanitarias de la ciudad (ARCHILA, 1956, I: 116-117).

Los principales avances administrativos ocurrieron a finales de siglo, con la llegada de Castro al poder y la designación de Juan Vicente Gómez como gobernador de Caracas. Tras la epidemia de viruela, el breve, pero eficaz, pasaje de Gómez por la GDF se inició con la creación, en 1899, de las juntas parroquiales de Higiene, encargadas de compartir la supervisión de las diferentes zonas caraqueñas. Buscando una estructura más permanente, en diciembre del mismo año también fueron establecidas la Junta Administradora de los Hospitales y la primera Dirección de Higiene y Estadística Demográfica (DHED). En el decreto de creación de esta última se consideraba - invocando el ejemplo del otrora primer ministro británico, Benjamín Disraeli - que era "deber primordial de los gobernantes velar por la salubridad pública" y las condiciones higiénicas de la capital. La estructura de la DHED incluía un Director, un Inspector, seis Médicos de Ciudad y un Laboratorio Químico Municipal; entre sus principales atribuciones se contaban:

"Cuidar de que se conserven en buenas condiciones higiénicas las calles, plazas, habitaciones privadas y establecimientos públicos de cualquier género que sean y que se cumplan las prescripciones higiénicas en materia de alumbrado, desagües, cementerios, etc." (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1899: arts. 2-5).

Además de estar llamada a supervisar las condiciones higiénicas en espacios públicos y privados, la DHED debía llevar el registro estadístico de la población caraqueña, con lo que, por primera vez, dábese respuesta oficial a las demandas en este sentido. Rísquez fue designado como Director y Razetti como Inspector, cargos desde los cuales se familiarizaron con la realidad sanitaria que tanto debatieron a la sazón. Sin embargo, el notable dúo administrativo no duraría mucho: en 1900 Rísquez partió a España, donde permanecería por diez

años, mientras Razetti continuó su cruzada desde la UCV. La DHED fue rescatada en 1902, con Herrera Tovar como nuevo Director, designación saludada por Razetti, en vista de la bien ganada reputación de aquel con sus "Crónicas" en la *Gaceta Médica de Caracas* (RAZETTI, 1952, II: 151). Aunque la actuación directiva de Herrera parece no haber sido tan efectiva como se esperaba, la labor de supervisión llevada a cabo por la DHED resultó significativa, hasta que finalmente fue absorbida por la administración central en 1911. Tal como Rísquez reconocería muchos años más tarde, la DHED fue un primer avance administrativo en la cruzada sanitaria, posibilitado por el breve, pero efectivo desempeño de Gómez al frente de la GDF (ARCHILA, 1956, I: 124-125; RÍSQEZ, 1931: 57).

16. El 20 de abril de 1907, el nuevo gobernador capitalino, Gustavo J. Sanabria, se dirigió oficialmente a la Academia Nacional de Medicina, pidiendo consejo técnico sobre cómo organizar el servicio público de higiene en la GDF. La respuesta obtenida de Arturo Ayala y J. Díaz, a nombre de la Academia - publicada al mes siguiente en la *Gaceta Médica de Caracas* y posteriormente por Razetti en los periódicos - insistía en la gravedad del síndrome de mortalidad en la capital. Alcanzando 34x1000 habitantes, la tasa de mortalidad caraqueña no solo superaba a la de Francia, sino también a la de Buenos Aires (18-20x1000), La Habana (20-22x1000) y Río de Janeiro (22x1000), donde habían sido aplicadas reformas sanitarias exitosas. La General Board of Health inglesa fue de nuevo mencionada en tanto autoridad suprema en la materia, la cual estimaba que cualquier tasa de mortalidad por encima de 21x1000 debía ser investigada. Citando a Disraeli sobre las obligaciones de los estadistas en materia de salud pública, la Academia finalmente proponía la creación en Venezuela de una junta similar, "como se estila en los países civilizados, que se denominaría 'Junta Superior de Sanidad'" (RAZETTI, 1952, II: 569-572). Siguiendo pues el ejemplo inglés, la verdadera innovación sugerida por los académicos venía dada por el alcance *nacional* de la institución propuesta, en lugar de la jurisdicción municipal que había tenido hasta entonces.

Los nuevos cambios administrativos hubieron de esperar a ser catalizados por la llegada de la peste bubónica. En 1908 fueron rescatadas las juntas parroquiales de Higiene, creadas durante la epidemia de viruela de 1899; esta vez dieron lugar a circunscripciones más permanentes dentro del departamento Libertador, la sección administrativa occidental de la capital. Al mismo tiempo, la Comisión de Higiene Pública siguió actuando a través de los sucesivos brotes de peste en Caracas durante la década de 1900 (GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1911: 282).

Aunque con nombre diferente, la sugerencia de la Academia se implementó finalmente en marzo de 1909, con el reforzamiento de la Comisión de Higiene Pública, la cual, además de poner en práctica medidas de emergencia contra la peste, desarrolló programas preventivos, incluyendo el diseño de un nuevo acueducto y sistema de cloacas. Este último fue iniciado en 1909 por los ingenieros Eliodoro Ocanto y Germán Jiménez, supervisor del MOP; los colectores se construyeron en 1912, bajo la inspección del

ingeniero Pedro González E., en representación del MOP y la Oficina de Sanidad Nacional (ARCILA, 1961, II: 443; GONZÁLEZ DELUCA, 2013: 172). De manera que la Comisión de Higiene Pública representó el primer paso hacia la absorción de las funciones sanitarias por parte del gobierno central, tendencia que se reforzaría en posteriores instituciones (ARCHILA, 1956, I: 144-148).

#### Ordenanza de policía urbana de 1910

17. Durante la década de 1900 se aprobaron asimismo los primeros instrumentos legales para los controles higiénicos en la capital. El 10 de agosto de 1903, el Concejo Municipal del Distrito Federal promulgó un *Reglamento de higiene y estadística demográfica del Distrito Federal*, el cual abordaba el problema de la disposición de desechos y la ausencia de estadísticas locales, las cuales en efecto comenzaron a ser publicadas desde ese mismo año en la *Gaceta Municipal* (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1903). En 1906, del gobierno del Departamento Libertador emanó un *Reglamento de higiene y salubridad públicas*, el cual dio poder a la Oficina General de Higiene para supervisar el cumplimiento de estándares básicos de salubridad en la sección occidental de Caracas; los capítulos urbanos trataban del suministro de agua y drenajes, así como de la higiene en fábricas, habitaciones y edificios públicos (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1906: 4-8, 25-27). Aunque respondía tempranamente a la problemática denunciada por los médicos venezolanos, la estructura del reglamento parecía más bien copiar las competencias de la DHED, mientras que las regulaciones arquitectónicas resultaban todavía demasiado vagas.

Una aproximación más integral vino dada por la *Ordenanza de policía urbana y rural del Distrito Federal*, de 1910, la cual incorporó por primera vez los requisitos sanitarios contemporáneos al aparato legal para controlar el desarrollo caraqueño. Aunque muy comprometida con el "orden público" requerido por el reciente gobierno de Juan Vicente Gómez, la nueva policía urbana también modernizaba otros aspectos de la agenda municipal. En relación con la "arquitectura civil", el ancho de las calles se amplió a 12 m para la calzada y entre 1,3 y 2,7 m para las aceras; la retícula colonial se mantuvo como patrón urbano para las nuevas áreas, aunque con diseños y secciones viales diferentes en el caso de El Paraíso (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1911: arts. 99, 102, 118).

La "salubridad pública" fue reconocida, asimismo, desde el comienzo, en tanto otro componente principal de la policía urbana gomecista. En este sentido, la ordenanza de 1910 no solo mejoró los débiles controles de su antecesora de 1871, sino también incorporó algunas de las innovaciones administrativas adoptadas en años anteriores. Para cada poblado con más de 1.000 habitantes se designó un Médico de Ciudad, el cual debía tratar las enfermedades de la población local, al tiempo que reportarlas a los jefes de las juntas de higiene. De acuerdo con la estructura del reglamento, la GDF debía asimismo controlar la higiene de las fábricas, habitaciones privadas y edificios públicos (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1911: arts. 193, 208, 214,

300 y sig.). En lo concerniente al resto de los servicios municipales tradicionales, la nueva ordenanza ofrecía más regulaciones sobre cementerios, mercados públicos, mataderos, hospitales, prisiones, basureros y acueductos, los cuales debían satisfacer los requerimientos de la "Higiene moderna" (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1911: 216 y sig., 265 y sig., 274 y sig., 284 y sig., 291 y sig., 324 y sig., 397 y sig.).

18. Aunque parece ser un documento relativamente desconocido u olvidado en la literatura sobre los orígenes del urbanismo venezolano, la ordenanza de 1910 representó un punto de inflexión de los discursos urbanos y los cambios administrativos en la capital. Por un lado, con ella se respondía al debate higienista que había penetrado la sociedad caraqueña durante las dos décadas previas: los requerimientos sanitarios fueron tratados por vez primera en términos arquitectónicos y urbanísticos, lo cual en parte alivió el clamor social en ese sentido. Por lo demás, el debate urbano sobre la salud prefiguraba las reformas nacionales: una vez sentadas las bases municipales del sistema sanitario, el sector oficial comenzó a preocuparse más sobre el estado de salud a nivel nacional; y aunque el debate sanitario persistiría en Caracas durante las décadas siguientes, las cuestiones abordadas serían diferentes.

Por otro lado, la ordenanza mantenía reunidas las vertientes principales del arte urbano guzmancista, esto es, decoro público, ornamentación y limpieza, aunque obviamente enfatizando y actualizando esta última en términos del nuevo aparato de salubridad pública e higiene. Así, al momento de comenzar la era de Gómez, la ordenanza de 1910 demostraba que la preocupación ornamental no se había perdido en el debate higienista; sería un reto para el progresismo gomecista la preservación, transmisión y modernización de esa herencia.

Aunque algunos historiadores venezolanos se hayan referido a la Caracas de Crespo y Castro como una "ciudad dormida" (ARELLANO, 1972: 144; MIJARES, 1975: 55; POLANCO, 1983: 122-123), está visto que la capital de entre siglos presenció una de las más importantes revoluciones de su historia, al incorporar la *higiene pública* como parte de la agenda municipal de policía urbana. Sin acaso satisfacer todavía los anhelos de Alberto Soria por mayor civilización, o los alegatos de Luis Razetti por una "ciudad completa", Caracas había dado un gran paso en su peregrinación a lo largo de la senda marcada por el progreso y la civilización europeos. Con la incorporación de las reformas sanitarias, la capital de la Bella Época venezolana consolidaba uno de los ingredientes disciplinarios para la ulterior cristalización del urbanismo.

#### **Saneando y comunicando en regiones**

19. Allende la capital, los proyectos de entre siglos, aunque no siempre se concretaran, indican que la preocupación higiénica y sanitaria también había emergido en las principales ciudades venezolanas. En algunos casos, los servicios de acueductos y cloacas antecedieron a los de Caracas: en este sentido, valga resaltar que, el 5 de abril de 1890, se inauguró el acueducto de Barquisimeto, a cargo del ingeniero Rafael

Silveira y una compañía domiciliada en Puerto Cabello (ARCILA, 1961, II: 384). También destacó el ya mencionado caso de Valencia, donde se contó con un sistema integrado de cloacas y desagües, iniciado en enero de 1893 por el ingeniero italiano Domingo Giordana. Por lo demás, durante el resto de la década, como registra González Deluca, comenzaron a proyectarse o construirse acueductos en “La Victoria, Guanare, San Felipe, Carúpano, Cumaná, Macuto, Santa Lucía, Villa de Cura, Maracay, y varios proyectos más que por diversas razones no avanzaron”. Sin embargo – continúa la historiadora, recordando la *longue durée* de esta dotación – “una ciudad como Maracaibo no tuvo un acueducto moderno en servicio hasta 1940, y en La Guaira se realizó uno recién en 1921” (GONZÁLEZ DELUCA, 2022: 201).

A los acueductos deben añadirse otras obras de infraestructura hidráulica, tales como la canalización “para facilitar las comunicaciones fluviales o para llevar agua a tierras de cultivo en los ríos Apure y Uribante, en el Carinicuaro, en el río Chama, en el Guárico, en el Aragua, en los raudales Atures y Maipures en el curso del Orinoco, y el proyecto de irrigación de las vegas del río Manzanares, en Cumaná” (GONZÁLEZ DELUCA, 2022: 201; ARCILA, 1961, II: 397-432). Valga en este sentido resaltar asimismo el decreto de diciembre 28, 1905, reactivando la canalización del río Guárico, a cargo del general Pedro Pablo Montenegro, seguido por la creación, en 1909, de la Compañía de Navegación Fluvial y Costanera (MALDONADO, 1997: 117).

20. En el fin de siglo, las comunicaciones continuaron articulándose según los circuitos comerciales y de exportación en cada región, sin centralizarse del todo en torno a Caracas, aunque tampoco vertebrando el territorio nacional como conjunto. Pesaba mucho la herencia del “país archipiélago” de la primera mitad del siglo XIX, como lo ha llamado el historiador Elías Pino Iturrieta (PINO, 2001). En tal sentido, ya mirando a la segunda mitad, Marco Negrón distingue, como “legado del siglo XIX”, cuatro regiones económicas o “verticales” —Maracaibo-Los Andes, Caracas-Valencia, Cumaná-Barcelona, Guayana— vertebradas por las actividades agroexportadoras, que se cruzaban con otras tres regiones “horizontales” —Costa-montaña, Llanos, Guayana— atravesadas por débiles patrones demográficos y territoriales (NEGRÓN, 2022: 49-55).

En medio de esa desarticulación, una suerte de paliativo resultó la instalación, en 1888, del cable submarino de conexiones, por parte de la Sociedad Francesa de Telégrafos Submarinos – popularmente conocido como “cable francés” – más tarde adquirido por la American Telephone and Telegraph (ATT). En el otro extremo, a una escala local, varias ciudades del interior contaron con servicio de tranvías, siguiendo los adelantos establecidos en el guzmanato; entre ellas: Cumaná (1878), Carúpano (1884), Maracaibo, con dos ramales (1884) y Valencia (1887) (MORALES, 2001: 91-92).

En cuanto a la comunicación interurbana, mención aparte merecen los numerosos proyectos de funiculares a lo largo de la década de 1890, aun cuando muchos de ellos quedaran

irrealizados (ARCILA, 1961, II: 279-309). Sin importar la inconclusión de la mayoría de tales proyectos de cable aéreo, bien resume Arcila Farías su significación, durante la década de 1890, en medio del creciente malestar contra los caminos de hierro:

“El auge de estos proyectos tiene su origen en el ambiente contrario a los ferrocarriles que se había formado en la opinión pública y asimismo en la opinión oficial, por causa de la carga que sobre la tesorería nacional constituía el pago de la garantía y de las empresas ferroviarias. En 1895, Venezuela tuvo que contratar un empréstito de Bs. 50.000.000 para cancelar la deuda pendiente por aquella garantía, cuyo pago provocó reclamaciones extranjeras. El público se quejaba de la insuficiencia de las líneas, que apenas servían una parte muy pequeña del territorio nacional, y encontraba sumamente elevados los fletes. En estas condiciones, las empresas de transporte funicular parecieron un asidero al que trató de acogerse el país para sacudirse la pesada carga de los ferrocarriles” (ARCILA, 1961, II: 280).

21. A pesar de las críticas que concitaban en la opinión pública, así como de los abundantes proyectos de funiculares, los ferrocarriles venezolanos continuaron con relativo empuje hasta promediar la década de 1890. En marzo 17 de 1891 fue inaugurado el ferrocarril Tucacas-Barquisimeto, de 163 km, a cargo de Sebastián Viale Rigo, con el examen técnico de Luciano Urdaneta por parte del MOP. El 7 de junio correspondió a la inauguración del ferrocarril Caracas-Los Teques, seguido por el Caracas-El Coroza, el 5 de julio del mismo año. En cuanto a contrataciones, en abril 16 de 1891 se firmó la del ferrocarril Santa Bárbara-El Vigía, concedido a Charles Weber; fue seguida, al cerrar 1892, por la del ferrocarril Encontrados-La Fría, estado Táchira - otorgado a Benito, Juan y Andrés Roncajolo, con el financiamiento del Credit Mobilier – y el ferrocarril La Vela-Coro, de 13,5 km, otorgado a Manasés Capriles (ARCILA, 1961, II: 264-265). Otro avance significativo representó la inauguración, el 8 de octubre de 1893, del ferrocarril Caracas-El Consejo, el tramo Caracas-La Victoria (octubre 28) y Caracas-Valencia (diciembre 30), a cargo de 19 ingenieros alemanes, 28 venezolanos y 5 de otras nacionalidades (ARCILA, 1961, II: 234-235).

También el Gran ferrocarril de Venezuela Caracas-Valencia inició operaciones en 1894, cubriendo 179 km, realizado por el MOP y una empresa alemana, con financiamiento del Disconto Gessellschaft. Al concluirse, “la capital carabobeña era la única ciudad del país que tenía dos líneas de ferrocarril, pero sin llegar a unirse en una sola estación las dos rutas”; esto representaba un “claro ejemplo”, añade Carlos Maldonado, “de la falta de un criterio planificador integral” (MALDONADO, 1997: 85). Y en agosto de 1895 se inauguró el ferrocarril La Ceiba-Motatán, contratado a Benito Roncajolo y la Compañía Gran Ferrocarril de La Ceiba; fue seguido, en diciembre del mismo año, por la inauguración del ferrocarril Encontrados-La Fría, en el estado Táchira, de 105 km, a cargo de Benito, Juan y Andrés Roncajolo como contratistas, así como de los

ingenieros Francisco Andrade y Luis Muñoz Tébar (ARCILA, 1961, II: 255-256).

22. No obstante esas inauguraciones, con intereses anuales del 7 por ciento del capital invertido, así como duraciones de 99 años, varias concesiones ferrocarrileras horadaron el erario nacional, generando la contratación de nuevos empréstitos por parte de las administraciones finiseculares (GONZÁLEZ DELUCA, 1991). Tal círculo vicioso fue explicado por Alfredo Jahn con todas sus implicaciones leoninas:

“En las concesiones que se otorgaron a las diferentes empresas ferroviarias hasta 1891, se estableció que algunas serían en parte subvencionadas por el Gobierno de Venezuela y a la mayoría se le garantizaba un interés anual de 7% sobre el capital invertido. Este sistema de contratos, sin el control debido, dejaba cierta amplitud a los contratistas para hacer más o menos costosa la explotación de sus empresas, recargándolas con gastos innecesarios o excesivos, todo lo cual había de provocar, a la larga, conflictos económicos. La duración de los contratos se fijó en 99 años, al cabo de los cuales las empresas pasarían a ser propiedad de la Nación” (JAHN, 2001: 165).

El creciente endeudamiento implicaría nuevos empréstitos por parte de los gobiernos de Crespo y Castro, incluyendo los ya menconados cincuenta millones de bolívares otorgados por el Disconto Gesellschaft de Berlín, con los que se amortizaron subvenciones e intereses vencidos. Junto a otros factores, el impago de esos empréstitos ferroviarios no solo conduciría a la bancarrota, sino también, como se sabe, al ulterior bloqueo de las costas venezolanas al cerrar el año 1902, por parte de naves alemanas, británicas e italianas. En el entretanto, en medio de la indignación nacional, ya desde la administración de Castro comenzó a primar la ventaja comparativa de las carreteras, como ocurría en otras partes de América Latina. Ejemplos de ese giro fueron la construcción de las carreteras Ocumare-Camatagua, Mérida-Palmarito, La Fría-Seboruco, Colón-Rubio, La Florida-San Antonio de Caparo, Pampán-Carora, Valencia-Güigüe, La Victoria-San Sebastián, Maracay-Choroní, Bailadores-Pregonero, La Florida-Táriba, Carora-San Timoteo y Puerto Cabello-San Felipe (ALLEGRET, 1997: 604).

A pesar de todo, las empresas ferroviarias realizaron inversiones mínimas en mejoramiento y expansión de la red (JAHN, 2001: 165-166). Un notable ejemplo fue la electrificación del ferrocarril Caracas-Petare en 1906, aunque corrió a cargo de la Compañía Electricidad de Caracas. Sin embargo, como señala José Alberto Olivar, viendo el proceso desde la perspectiva del nuevo siglo, los trenes estaban condenados “a convertirse en flemáticos furgones”, después de que sus líneas inconexas causarían “honda frustración” (OLIVAR, 2022: 138-139); ello llevaría, desde la segunda década del siglo XX, al tránsito de ferrocarriles a carreteras como principal infraestructura de transporte.

## V BIBLIOGRAFÍA

### Fuentes primarias

- ALBERDI, Juan Bautista (2008). *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* (1852). Buenos Aires: Losada.
- ANDRADE PENNY, E. (1897). Influencia de la purificación del agua en la salubridad. *Gaceta Médica de Caracas*, 6, Caracas, pp. 45-50.
- ARISTIGUIETA MONTERO, Rafael (1879). *La administración Alcántara*. Caracas: Imprenta de vapor de "La Opinión Nacional".
- AYALA, Arturo (1904). *Causas que contribuyen a la mortalidad en Caracas y medidas que tienden a combatirlas*. Caracas: Tipografía Guttenberg.
- BRASSEY, Lady Annie (1885). *In the Trades, the Tropics & the Roaring Forties*. Londres: Longmans, Green & Co.
- CANÉ, Miguel (1942). *En viaje* (1883). Buenos Aires: Editorial Molino.
- CASTELLANOS, Rafael Ramón (1983). *Caracas 1883 (Centenario del natalicio del Libertador)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2ts.
- \_\_\_\_\_ (1969). *Guzmán Blanco íntimo*. Caracas: Librería Historia.
- CODAZZI, Agustín (1840). *Atlas físico y político de la República de Venezuela*. París: Lith. De Thierry Freres. Disponible en <https://www.cervantesvirtual.com/obra/atlas-fisico-y-politico-de-la-republica-de-venezuela-0/> Consultado en marzo 13, 2023.
- CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL (CMDF) (1911). *Ordenanza de policía urbana y rural del Distrito Federal*. Caracas: *Gaceta Municipal*, mayo 26-julio 14.
- \_\_\_\_\_ (1906). *Reglamento de higiene y salubridad públicas dictado por el gobierno de la sección occidental del Distrito Federal*. Caracas: Imprenta Bolívar.
- \_\_\_\_\_ (1903). *Reglamento de higiene y estadística demográfica del Distrito Federal*. Caracas: *Gaceta Municipal*, agosto 10.
- \_\_\_\_\_ (1876). *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos sancionados por el Concejo Municipal del Distrito Federal desde octubre de 1870 hasta agosto de 1876, mandados a compilar por orden del general Guzmán Blanco, Ilustre Americano, Regenerador y Presidente de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Imprenta de "La Opinión Nacional" por Fausto Teodoro de Aldrey.
- CURTIS, William Eleroy *Venezuela la tierra donde siempre es verano*, trad. Edgardo Mondolfi. Caracas: Fundación de Promoción Cultural de Venezuela, 1993.
- \_\_\_\_\_ (1977). *Venezuela, país de eterno verano*, trad. Josefina Ernst, Alfredo Castro. Caracas: Ediciones del Congreso de la República.
- \_\_\_\_\_ (1896). *Venezuela, a Land where it's always Summer*. Nueva York: Harper & Brothers Publishers.
- \_\_\_\_\_ (1888). *The Capitals of Spanish America*. Nueva York: Harper and Brothers.
- DE LA PLAZA, Ramón (1883). *Ensayos sobre el arte en Venezuela*. Caracas: Imprenta al vapor de "La Opinión Nacional".
- DICTIONNAIRE DE L'ACADEMIE DES BEAUX-ARTS (1858-1890). París: Institut de la France, Firmin-Didot et Cie., 6ts.

- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CARACAS (1846). *Ordenanzas de policía expedidas por la H. Diputación Provincial de la provincia de Caracas en 1845*. Caracas: reimpresas por D. Salazar.
- EASTWICK, Edward B. (1959). *Venezuela o apuntes sobre la vida en una república sudamericana con la historia del empréstito de 1864*, trad. Ángel Raúl Villasana. Caracas: Banco Central de Venezuela (BCV).
- \_\_\_\_\_ (1868). *Venezuela or Sketches of Life in a South American Republic; with the History of the Loan of 1864*. Londres: Chapman & Hall.
- ERNST, Adolfo (1976-1983). *La Exposición Nacional de Venezuela en 1883* (1886), en *Obras completas*, comp. B. Bruni Celli. Caracas: Fundación Venezolana para la Salud y la Educación, 4ts.
- GERSTÄCKER, Friedrich (1968). *Viaje por Venezuela en el año 1868* (1901-1911), trad. Ana María Gathmann. Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV).
- GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL (GDF) (1899). *Decreto creando la Dirección de Higiene y Estadística Demográfica del Distrito Federal*. Caracas: *Gaceta Oficial*, diciembre 27.
- \_\_\_\_\_ (1881-1940). *Memoria...* Caracas: GDF.
- \_\_\_\_\_ (1879). *Decretos orgánicos del Distrito Federal, dictados por el Ilustre Americano general Guzmán Blanco*. Caracas: Imprenta de la *Gaceta Oficial*.
- GONZÁLEZ GUINÁN, Francisco (1954). *Historia contemporánea de Venezuela* (1909). Caracas: Ediciones de la presidencia de la República, 15ts.
- GUTIÉRREZ, Jacinto (1873). *Manifestación*. Caracas: Imprenta de "La Opinión Nacional".
- GUZMÁN BLANCO, Antonio (1880). *Mensaje del general Guzmán Blanco al Congreso Constitucional*. Caracas: Imprenta de la "Gaceta Oficial".
- \_\_\_\_\_ (1879). *La reivindicación. Documentos del general Guzmán Blanco*. Caracas: Imprenta de la *Gaceta Oficial*.
- \_\_\_\_\_ (1876). *Mensajes presentados por el general Guzmán Blanco, como Presidente Provisional de los Estados Unidos de Venezuela, al Congreso de Plenipotenciarios en 1870, y como Presidente Constitucional al Cuerpo Legislativo en 1873, 74, 75 y 76*. Caracas: Imprenta de "La Opinión Nacional", por Fausto Teodoro de Aldrey.
- \_\_\_\_\_ (1875). *Documentos para la historia. Memorándum del general Guzmán Blanco, Presidente de los Estados Unidos de Venezuela, dirigidos a sus secretarios y ministros siempre que salió de campaña en los años de 1870, 1871 y 1872*. Caracas: Imprenta de "La Opinión Nacional", por Fausto Teodoro de Aldrey.
- HAUSSMANN, George Eugène Baron de (1979). *Mémoires* (1890-1893). París: Guy Durier, 2ts.
- HERRERA VEGAS, Antonio (1901). *Crónica. Gaceta Médica de Caracas*, 5, Caracas: julio, 109-111.
- JAHN, Alfredo (2001). El desarrollo de las vías de comunicación en Venezuela (1926). *Boletín de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat*, 1, Caracas: Academia de la Ingeniería y del Hábitat (ANIH), junio, pp. 147-190, <http://www.acading.org.ve/info/publicaciones/boletines.php>
- LA CARRETERA DEL ESTE. JIRA PATRIÓTICA (2001 [1916]). *Boletín de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat*, 1, Caracas: Academia de la Ingeniería y del Hábitat (ANIH), junio, 133-145.
- LANDAETA ROSALES, Manuel (1994). *Los cementerios de Caracas* (1906). Caracas: Fundarte.
- \_\_\_\_\_ (1889). *Gran recopilación geográfica, estadística e histórica de Venezuela*. Caracas: Imprenta Bolívar, 2ts.
- LEVEL DE GODA, Luis (1875). *Venezuela y el general Guzmán Blanco*. Puerto España.
- LISBOA, Miguel María (Consejero) (1992). *Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador* (1866), trad. Consuelo Salamanca de Santa María, Leticia Salamanca Alves. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- \_\_\_\_\_ (1954). *Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador* (1866). Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República.
- MÉNDEZ Y MENDOZA, Eugenio (1894). *Actualidades. El Cojo Ilustrado*, III (68), Caracas: octubre 15, 417-418.
- MORRIS, Ira Nelson (1897). *With the Trade-Winds. A Jaunt in Venezuela and the West Indies*. Nueva York: Putnam's Sons.
- MULHALL, Michael G. (1878). *The English in South America*. Buenos Aires: Standard Office.
- PÁEZ, José Antonio (2001). Causas que movieron a Venezuela a separarse de la Unión Colombiana en 1830 (1869). En Rafael ARRÁIZ LUCCA y Edgardo MONDOLFI GUDAT (EDS.), *Textos fundamentales de Venezuela* (pp. 155-166). Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- PARRA, Antonio (ed.) (1892). *Inventario de la biblioteca Guzmán Blanco*. París: Fundación John Boulton.
- PEÑA, Pedro A. (1954). Caracas, vista desde un automóvil. En Gabriel GIRALDO JARAMILLO (ed.), *Viajeros colombianos en Venezuela*. (pp. 139-147). Bogotá: Imprenta Nacional.
- PORTER, Sir Robert Ker (1997). *Diario de un diplomático británico en Venezuela* (1842), trad. Teodosio Leal. Caracas: Fundación Polar.
- RAMOS Y GARCÍA, Diocleciano (1901). *Caracas por dentro. Artículos de costumbres*. Caracas: Tipografía Americana.
- RAZETTI, Luis (1952). *Obras completas*. Caracas: Ministerio de Sanidad y Asistencia Social (MSAS), 5ts.
- RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA... (1884-1891). Caracas: Imprenta de "La Opinión Nacional", Imprenta y Litografía del Gobierno Nacional, t. III.
- RÍSQUEZ, Francisco Antonio (1931). Discurso de instalación de la Conferencia Sanitaria Nacional, *Gaceta Médica de Caracas*, 4, Caracas: febrero, 56-58,
- \_\_\_\_\_ (1909). *Estudios higiénicos*. Madrid: Librería de San Ramón Fañanás.
- RÍSQUEZ, Francisco Antonio y F.L. GUEVARA ROJAS, (1909). Esbozo de demografía sanitaria en Venezuela (1908). En Francisco Antonio RÍSQUEZ, *Estudios higiénicos* (pp. 201-236). Madrid: Librería de San Ramón Fañanás.
- ROJAS, Pedro José (1911). Algo sobre higiene. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, 6, Caracas: Ministerio de Obras Públicas (MOP), junio 1911, 303-305.
- RONCAJOLO, Leontine (1968). *Recuerdos*, trad. Marisa Vannini de Gerulewicz. Maracaibo: Universidad del Zulia (LUZ).
- SALES PÉREZ, Francisco de (JUSTO, pseud.). (1902). *Ratos perdidos (Costumbres venezolanas)*. Caracas: Tip. J. M. Herrera Irigoyen & Ca.
- SANDFORD, H. E. (1962). Caracas en 1858, trad. Alejandro Huizi Aguiar *Crónica de Caracas*, 51-54, Caracas: enero-diciembre, 239-254.

- \_\_\_\_\_ (1858). Caracas. *Harper's New Monthly Magazine*, o. s. XVII, XCVIII, julio 187-198.
- SEGUNDO CENSO DE LA REPÚBLICA. DECRETO DEL LLUSTRE AMERICANO GENERAL GUZMÁN BLANCO, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, DE 1° DE FEBRERO DE 1881. VERIFICADO EN LOS DÍAS 27, 28 Y 29 DE ABRIL DE 1881 (1881). Caracas: Imprenta Nacional.
- SEIJAS COOK, Rafael (1936). Arquitectura y arquitectos venezolanos. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, 69, Caracas: MOP, octubre, 323-324.
- SPENCE, James Mudie (1878). *The Land of Bolívar or War, Peace and Adventure in the Republic of Venezuela*. Londres: Sampson Low, Marston, Seade & Rivington, 2ts.
- TEJERA, Miguel (1986). *Venezuela pintoresca e ilustrada*. (1875). París: Librería Española de Denée Schmitz; facsímil: Ediciones Centauro, José Agustín Catalá, Editor, 2ts.
- TERCER CENSO DE LA REPÚBLICA. DECRETO DEL DOCTOR R. ANDUEZA PALACIO, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, DE 26 DE AGOSTO DE 1890. (1891). Caracas: Imprenta y Litografía del Gobierno Nacional, 4ts.
- TORO, Elías (1898). Decadencia latina. *El Cojo Ilustrado*, VII (167), Caracas: diciembre 15, 805-808.
- \_\_\_\_\_ (1896). Crónica científica. *El Cojo Ilustrado*, 114, Caracas: septiembre 15, 721-723.
- URBANEJA, Diego Bautista (1873). *A propósito del folleto "Venezuela y el general Guzmán Blanco"*. Caracas: Imprenta de "La Opinión Nacional".
- URDANETA, Alberto. (1963). De Bogotá a Caracas (1883). *Crónica de Caracas*, 55-57, Caracas: enero-octubre, 489-494.
- \_\_\_\_\_ (1960). De Bogotá a Caracas (1883). *Crónica de Caracas*, 45-46, Caracas: julio-diciembre, 382-388.
- VALDÉS, Nicolás (1859). *Manual del ingeniero*. París: Librería Militar de J. Domaine, Editor del Emperador.
- VARGAS, José María (2001). Intervención en el Congreso Constituyente de Valencia (1830). En Rafael ARRÁIZ LUCCA y Edgardo MONDOLFI GUDAT (eds.), *Textos fundamentales de Venezuela* (pp. 55-64). Caracas. Fundación para la Cultura Urbana.
- VARGAS VILA, José María (1913). *Los césares de la decadencia*. París: Librería America.
- WIGHTWICK, George (1840). *The Palace of Architecture: a Romance of Art and History*. Londres: James Fraser.
- \_\_\_\_\_ (1858). Caracas. *Harper's New Monthly Magazine*, o. s. XVII, XCVIII, julio 187-198.
- \_\_\_\_\_ (2019). De coches y tranvías. *Prodavinci*, Caracas: octubre 17, <http://prodavinci.com>
- \_\_\_\_\_ (2018). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (2013). Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Universidad Católica de Chile, RIL Editores.
- \_\_\_\_\_ (ed.) (2010). *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950* (2002). Londres y Nueva York: Routledge.
- \_\_\_\_\_ (2010a). Urbanism and urbanization in Latin America: from Haussmann to CIAM. En Arturo ALMANDOZ (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950* (2002) (pp. 13-44). Londres y Nueva York: Routledge.
- \_\_\_\_\_ (2008). *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar (USB), Caracas.
- \_\_\_\_\_ (2006). *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)* (1997). Caracas: Equinoccio, Universidad Simón Bolívar (USB), Fundación para la Cultura Urbana.
- \_\_\_\_\_ (2002-2018). *La ciudad en el imaginario venezolano*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana, 4ts.
- ALMANDOZ, Arturo y Macarena IBARRA (ed.) (2024). *Enmarcando la ciudad planificada en América Latina, 1940-1980. Desarrollo, territorio y planes sectoriales*. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Universidad Católica de Chile, RIL Editores, 506 pp.
- ARCHILA, Ricardo (1956). *Historia de la Sanidad en Venezuela*. Caracas: Imprenta Nacional, 2ts.
- \_\_\_\_\_ (1952). *Luis Razetti o biografía de la superación*. Caracas: Imprenta Nacional.
- ARCILA FARÍAS, Eduardo (1961). *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Caracas: Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV), 2ts.
- ARELLANO CÁRDENAS, Alfonso J. (2008). *El ferrocarril del Táchira. Ingeniería y arquitectura entre 1823 y 1926*. San Cristóbal: Universidad Nacional Experimental del Táchira (UNET).
- ARELLANO MORENO, Antonio (1972). *Caracas, su evolución y su régimen legal*. Madrid: Edime.
- BARDET, Gaston (1967). *El urbanismo* (1945), trad. Luis Diego Pedreira. Buenos Aires: Eudeba.
- \_\_\_\_\_ (1951). *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, París: Sabri.
- BOULTON, Alfredo (1968). *Historia de la pintura en Venezuela*. Caracas: Editorial Arte, 2ts.
- BRADFORD BURNS, E. (1990). *La pobreza del progreso. América Latina en el siglo XIX*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- \_\_\_\_\_ (1979). Cultures in Conflict: The Implication of Modernization in Nineteenth-Century Latin America. En Virginia BERNHARD (ed.), *Elites, Masses and Modernization in Latin America, 1850-1930*. (pp. 11-77). Austin: University of Texas Press.
- CAMACHO, Oscar Olinto (1982). The Role of the Oligarchy in the Spatial Concentration of the Venezuelan Economy: 1777-1870, tesis doctoral. Londres: University College, Universidad de Londres.
- CARABALLO, Ciro (1986). Del academicismo retórico al profesionalismo pragmático. Crisis recurrente en la educación venezolana de la ingeniería y la arquitectura. *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, 27, Caracas: Centro de

- Investigaciones Históricas y Estéticas (CIHE), Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV), diciembre, 52-77.
- CAREMIS (pseud., MISLE, Carlos Eduardo) (1981). *Sabor de Caracas*. Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV), Comisión de Estudios de Postgrado, Facultad de Humanidades y Educación.
- CARL, George E. (1980). *First Among Equals. Great Britain and Venezuela 1810-1910*. Syracuse, N. Y: Syracuse University.
- CARMAGNANI, Marcello (2004). *El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*. México: El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica (FCE).
- CARTAY, Rafael (1997). Acueductos. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 40-46). Caracas: Fundación Polar, 1997, 4ts., t. I. <http://bibliofep.fundacionempresapolar.org>
- CARVALLO, Gastón y Josefina de HERNÁNDEZ (1983). Formas de ocupación del espacio en la Venezuela agroexportadora. En María Matilde SUÁREZ, Ricardo TORREALBA y Hebe VESSURI (comp.), *Cambio social y urbanización en Venezuela*. (pp. 21-67). Caracas: Monte Ávila.
- CHOAY, Françoise (1989). *The Modern City: Planning in the 19th Century* (1969), trad. M. Hugo, G.R. Collins. Londres: Studio Vista.
- \_\_\_\_\_ (1979). *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie* (1965). París: Éditions du Seuil.
- COMISIÓN DE HISTORIA (2018). Acta de la reunión 104, ANIH, septiembre 13, Caracas.
- CUNILL GRAU, Pedro (1987). *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República.
- ESTABA, Rosa (2021). *La construcción de un territorio. Venezuela: 1500-2003*. Caracas: Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat de Venezuela.
- FARÍAS DE URBANEJA, Haydée y Manuel PÉREZ VILA (1997). Sociedad Económica de Amigos del País. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 1162-1164). Caracas: Fundación Polar, 1997, 4ts., tomo III.
- FUNDACIÓN POLAR (1997). Zuloaga, Ricado. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 355-356). Caracas: Fundación Polar, 4ts., t. IV.
- GARCÍA CASTRO, Álvaro (1997). Baruta. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 390-391). Caracas: Fundación Polar, 4ts, t. I.
- \_\_\_\_\_ (1997a). Apéndice 1. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 363-451). Caracas: Fundación Polar, 4ts., t. IV.
- GARCÍA DE LA CONCHA, José (1962). *Reminiscencias. Vida y costumbres de la vieja Caracas*. Caracas: Editora Grafos.
- GASPARINI, Graziano (1978). *Caracas. La ciudad colonial y guzmanista*. Caracas: Ernesto Armitano.
- GASPARINI, Graziano y Juan Pedro POSANI (1969). *Caracas a través de su arquitectura*. Caracas: Fundación Fina Gómez.
- GONZÁLEZ DELUCA, María Elena (2022). Construcción de la infraestructura de servicios y producción: puntal urbano y territorial. En Arturo ALMANDOZ MARTE (coord.), *Ciudad, urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano* (pp. 192-248). Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- \_\_\_\_\_ (2013). *Venezuela. La construcción de un país...una historia que continúa*. Caracas: Cámara Venezolana de la Construcción (CVC).
- \_\_\_\_\_ (2001). La historia entre fronteras (Vida y tiempos del gringo que puso a Caracas sobre rieles, tesis doctoral. Caracas: Doctorado en Historia, Facultad de Humanidades y Educación (FHE), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- \_\_\_\_\_ (1994). *Los comerciantes de Caracas. Cien años de acción y testimonio de la Cámara de Comercio de Caracas*. Caracas: Cámara de Comercio de Caracas.
- \_\_\_\_\_ (1991). *Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco*. Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV), Comisión de Estudios de Postgrado, Facultad de Humanidades y Educación.
- GONZÁLEZ ESCOBAR, Luis Fernando (2013). *Del alarife al arquitecto. El saber hacer y el pensar la arquitectura en Colombia. 1847-1936*. Bogotá: Ojoxojo Investigación.
- GORELIK, Adrián (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- GUTIÉRREZ, Ramón (1984). *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Cátedra.
- HARDOY, Jorge E. (1975). Two Thousand Years of Latin American Urbanization. En Jorge E. HARDOY (ed.), *Urbanization in Latin America. Approaches and Issues* (pp. 3-55). Nueva York: Anchor Books.
- HURTADO SALAZAR, Samuel (1990). *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV).
- LAGRANGE DE CASTILLO, Elia (1997). Toro, Elías. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (p. 55). Caracas: Fundación Polar, 1997, 4ts., tomo IV.
- LANDA, Izaskun (2021). Actuaciones urbanas y territoriales en Caracas, sus pueblos y tierras cercanos, entre 1830 y 1858, tesis de doctorado en Urbanismo. Caracas: Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- LAVEDAN, Pierre (1954). L'influence de Haussmann. L'Haussmannisation. En *L'œuvre du Baron Haussmann*. (p. 3). París: Presses Universitaires de France (PUF).
- LOMBARDI, John (1982). *Venezuela. The Search of Order, the Dream of Progress*. Nueva York: Oxford University Press.
- LÓPEZ DE CEBALLOS, Bartolomé (1953). Los progresos de la ciudad de Caracas. Su alumbrado de 1800 a 1953. *Crónica de Caracas*, 14, Caracas: mayo-julio, 399-405.
- LOVERA, José Rafael (1993). *Codazzi y la Comisión Corográfica. 1830-1841*. Caracas: Biblioteca Nacional.
- LUNA, José Ramón (1971). *El positivismo en la historia del pensamiento venezolano*. Caracas: Editorial Arte.
- MALDONADO BURGOIN, Carlos (1997). *Ingenieros e Ingeniería en Venezuela. Siglos XV al XX*. Caracas: Edición 30º Aniversario Tecnoconsult.
- MARTÍN FRECHILLA, Juan José (1999). *Cartas a Guzmán Blanco, 1864-1887 (Intelectuales ante el poder en Venezuela)*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico (CHCH), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- \_\_\_\_\_ (1994). *Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958 (Apuntes para una historia de la construcción del país)*. Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV), Fondo Editorial Acta Científica Venezolana.
- MIJARES, Augusto (1975). La evolución política (1810-1960) (1960). En *Venezuela Independiente. Evolución Político-Social 1810-1960* (pp. 23-73). Caracas: Fundación Eugenio Mendoza.
- MORALES, Gonzalo (2001). Historia de la Ingeniería y de la Arquitectura en Venezuela. *Boletín de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat*, 1, junio, Caracas: Academia de la Ingeniería y del Hábitat (ANIH), 77-131.

- MORALES TUCKER, Alberto, Rafael VALERY y Marta\_\_\_\_\_ (1993). Los comienzos del estado nacional. En AA. VV., VALLMITJANA (1990). *Estudio de Caracas. Evolución del patrón urbano Historia mínima de Venezuela* (1992) (pp. 103-121). Caracas: desde la fundación de la ciudad hasta el período petrolero, 1567-1936. Fundación de los Trabajadores de Lagovén. Caracas: Instituto de Urbanismo, Universidad Central dePOLANCO ALCÁNTARA, Tomás (1992). *Guzmán Blanco. Tragedia en seis partes y un epílogo*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Venezuela (UCV).
- NAZOA, Aquiles (1987). *Caracas física y espiritual* (1967). Caracas: Grijalbo.
- Panapo. \_\_\_\_\_ (1983). *Historia de Caracas*. Caracas: Comisión del
- NEDELL, Jeffrey (1987). *A Tropical Belle Époque. Elite, Culture and Bicentenario del Libertador*.
- Society in Turn-of-the-century Río de Janeiro*. Cambridge: CambridgePONCE, Mariana (1997). Codazzi, Agustín. En *Diccionario de Historia de Venezuela*. (pp. 847-848). Caracas: Fundación Polar, University Press.
- NEGRÓN, Marco (2022). Petro-Estado, ciudad y territorio en 4ts., tomo I. <http://bibliofep.fundacionempresaspolar.org>
- Venezuela. En Arturo ALMANDOZ MARTE (coord.), Ciudad,PORTILLO, Julio (2004). *El Palacio de las Águilas*. Caracas: Editorial urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano (pp. 46-92). Arte. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- RIPPY, James F. (1944). *Latin America and the Industrial Age*. Nueva
- NÚÑEZ, Enrique Bernardo (1988). *La ciudad de los techos rojos* (1947- York: Putnam's Sons.
- 1949). Caracas: Monte Ávila Editores.
- RODRÍGUEZ, José Ángel (1994). *El paisaje del riel en Trujillo (1880-*
- OLIVAR, José Alberto (2022). Infraestructura del transporte y las 1945). Caracas: Academia Nacional de la Historia.
- comunicaciones. En Arturo Almandoz (coord.), Ciudad,RODRÍGUEZ CAMPOS, Manuel (1997). Michelena, Santos. En *urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano* (pp. 132-190). *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 157-158). Caracas: Caracas: Fundación para la Cultura Urbana. Fundación Polar, 4ts., tomo III.
- \_\_\_\_\_ (2014). *Automovilismo, vialidad y modernización. UnaROJAS, Armando (1972). Las misiones diplomáticas de Guzmán Blanco. aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante Caracas: Monte Ávila.*
- la primera mitad del siglo XX*. Caracas: Academia Nacional de laRONDÓN MÁRQUEZ, R.A. (1952). *Guzmán Blanco, el autócrata*
- Historia, Fundación Bancaribe para la Ciencia y la Cultura. *civilizador* (1944). Madrid: Imprenta García Vicente, 2ts.
- PARDO STOLK, Edgard (1969). *Las casas de los caraqueños*. Caracas. SALAS, Carlos (1974). *Historia del Teatro en Caracas* (1967). Caracas: PEREIRA, Margareth da Silva (2010). The Time of the Capitals: Rio Concejo Municipal del Distrito Federal.
- de Janeiro and São Paulo: Words, Arctors and Plans. En ArturoSCHAEL, Guillermo José (1968). *Caracas. La ciudad que no vuelve*.
- ALMANDOZ (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850- Caracas.*
- 1950 (2002) (pp. 75-108). Londres y Nueva York: Routledge. SEMPERE MARTÍNEZ, Miguel (2000). *Maracaibo, ciudad y arquitectura*.
- PERERA, Ambrosio (1951). *Historia de la Medicina en Venezuela*. Maracaibo: Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad del Caracas: Ministerio de Sanidad y Asistencia Social (MSAS), Zulia (LUZ).
- Imprenta Nacional.
- STEIN, Stanley J. y Barbara H. STEIN (1970). *The Colonial Heritage of*
- PÉREZ OYARZUN, Fernando (2016). *Arquitectura en el Chile del siglo Latin America. Essays on Economic Dependence in Perspective*. Nueva XX. Vol. I: *Iniciando el nuevo siglo, 1890-1930*. Santiago de Chile: York: Oxford University Press, 1970.
- Ediciones ARQ.
- TROCONIS DE VERACOECHEA, Ermila (1993). *Caracas* (1992).
- PÉREZ OYARZUN, Fernando y José ROSAS VERA (2010). "Cities Caracas: Grijalbo.
- within the City": Urban and Architectural Transfers in SantiagoURBANEJA, Diego Bautista (1988). *La idea política de Venezuela: de Chile, 1840-1940*. En Arturo ALMANDOZ (ed.), *Planning Latin 1830-1870*. Caracas: Cuadernos Lagovén.
- America's Capital Cities, 1850-1950* (2002) (pp. 109-138). LondresVERA, Beatriz ABACHE de (1995). *El Paraíso de ayer y de hoy (1895-*
- y Nueva York: Routledge. 1995). Caracas: Fundarte.
- PÉREZ RANCEL, Juan José (2002). *Agustín Codazzi, Italia y laWILSON, Charles Morrow (1972). Ambassadors in White. The Story of construcción del Nuevo Mundo*. Caracas: Petroglifo Producciones.
- American Tropical Medicine* (1942). Nueva York: Kennikat Press.
- PICÓN SALAS, Mariano (1991). *Los días de Cipriano Castro* (1953).ZAWISZA, Leszek (1998). *La crítica de la arquitectura en Venezuela durante el siglo XIX*. Caracas: Consejo Nacional de la Cultura Caracas: Monte Avila Editores.
- \_\_\_\_\_ (1984) *Formación y proceso de la literatura venezolana* (1940). (Conac).
- Caracas: Monte Ávila Editores.
- \_\_\_\_\_ (1997a). Muñoz Tébar, Jesús. En *Diccionario de Historia de*
- PINHEIRO, Eloísa P. (2018). Dois projetos para o Rio de Janeiro *Venezuela* (p. 282). Caracas: Fundación Polar, 4ts., tomo III.
- dos anos 1930. Antecedentes e repercussões. En Arturo\_\_\_\_\_ (1997b). Muñoz Tébar, Luis. En *Diccionario de Historia de*
- ALMANDOZ y Macarena IBARRA (ed.), *Visperas del urbanismo en Venezuela* (pp. 282-283). Caracas: Fundación Polar, 4ts., tomo III.
- Latinoamérica, 1870-1930. Imaginarios, pioneros y disciplinas* (pp. 181-\_\_\_\_\_ (1997c). Chataing, Alejandro. En *Diccionario de Historia de*
- 208). Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, *Venezuela* (pp. 796-797). Caracas: Fundación Polar, 1997, 4ts., Universidad Católica de Chile, RIL Editores. tomo I.
- \_\_\_\_\_ (2002). *Europa, França e Bahia. Difusão e adaptação de modelos\_\_\_\_\_ (1989). Arquitectura y obras públicas en Venezuela. Siglo XIX. urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. Salvador: Edufba. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 3ts.
- PINO ITURRIETA, Elías (2001). *País archipiélago. Venezuela, 1830-\_\_\_\_\_ (1986). La ciudad americana*. Caracas: Universidad Simón Bolívar (USB), 2ts.
1858. Caracas: Fundación Bigott.
- \_\_\_\_\_ (1994). Sondeo para entrar en el guzmancismo. En Inés\_\_\_\_\_ (1980). *Alberto Lutowski. Contribución al conocimiento de la*
- QUINTERO (coord.), *Antonio Guzmán Blanco y su época* (pp. 11-17). *ingeniería venezolana del siglo XIX*. Caracas: Ministerio de la Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana. Defensa.

\_\_\_\_\_ (1979). Alberto Lutowski: Ingeniero polaco en la (UCV), Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), julio, pp. Venezuela del siglo XIX. *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, 24, Caracas: Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas (CIHE), Universidad Central de Venezuela