

Hacia la emergencia del urbanismo en Venezuela, 1830-1908

Trabajo de Incorporación Académica (TIA) ante la Ilustre Academia Nacional de la
Ingeniería y el Hábitat (ANIH) de Venezuela, por el urbanista

Arturo ALMANDOZ MARTE,

como requisito parcial para optar a su incorporación como Individuo de Número,
Sillón XX.

Caracas, febrero de 2025

Hacia la emergencia del urbanismo en Venezuela, 1830-1908

Índice	2
Índice de figuras	3
Agradecimientos y reconocimientos	5
I PREFACIO: LIMINARES Y LIMITACIONES	7
Justificación, énfasis y fuentes	7
Estructuración episódica	10
II CONSIDERACIONES HISTORIOGRÁFICAS	12
Abordajes latinoamericanos: historia cultural, social y profesional	13
Derivaciones hacia la historia urbana y urbanística en Venezuela	16
III TRAS LA GRAN COLOMBIA: PINTOS REPUBLICANOS	21
Poblamiento y corografía	21
Colonización e inmigración	
Entre Hacienda y Fomento: comunicaciones, infraestructura y obras civiles	29
Juntas promotoras	29
Ensueños ferroviarios	30
Carteras ministeriales y niveles administrativos	32
Avances disciplinarios: matemáticas, ingeniería y geografía	37
Postales de viajeros: capital sin palacios	40
IV ARTE URBANO GUZMANCISTA	47
Semblanza urbana del Ilustre Americano	47
Liberalismo y progreso, industrialismo y civilización	51
MOP: vías de comunicación, acueductos y puertos	57
Ferrocarriles: entre progreso y negocio	61
Ingenieros, arquitectos y artesanos	66
La exposición de 1883: apoteosis y fiesta	69
Infraestructura y ornamentación	73
Entre Valencia y Maracaibo	78
Policía urbana y agenda municipal	79
Salubridad, limpieza y aseo público	81
Comportamiento, seguridad y decoro	83
Vivienda y transporte	85
Hausmann en Caracas: saga napoleónica y arte urbano	88
V VÍSPERAS URBANÍSTICAS	93
Panorama caraqueño	93
Electricidad y tranvías	93
Eclecticismo y suburbios: entre El Paraíso y La Pastora	95
El centro: pasajes, corralones y babelismo	99
De policía urbana a higiene pública	99
Síndrome insalubre y debate médico	102
Endemias y pestes	106

Nuevas instituciones: DHED y Comisión de Higiene Pública _____	108
Ordenanza de policía urbana de 1910 _____	110
Saneando y comunicando en regiones _____	112
Vísperas urbanísticas _____	117
VI BIBLIOGRAFÍA _____	121
Fuentes primarias _____	121
Bibliografía de apoyo _____	128

Índice de figuras

Figura 1. Agustín Codazzi, 1842, daguerrotipo _____	24
Figura 2. Mapa físico de Venezuela _____	25
Figura 3. Palacio de las Águilas, Maracaibo, 1932 _____	35
Figura 4. Estampas de Caracas a mediados del siglo XIX _____	42
Figura 5. Muelles de Puerto Cabello, 1895 _____	60
Figura 6. Locomotora No 4. Ferrocarril Caracas-La Guaira, 1883 _____	63
Figura 7. Estación del ferrocarril Caracas-La Guaira, finales del siglo XIX _____	65
Figura 8. Frontispicio del segundo tomo de <i>La Exposición Nacional de Venezuela en 1883...</i> , por Adolfo Ernst _____	69
Figura 9. Planta del palacio de la Exposición Nacional, 1883 _____	71
Figura 10. Obras públicas guzmancistas en Caracas _____	76
Figura 11. Frontispicio del segundo volumen de la edición original de las <i>Mémoires</i> , de G.E. Barón de Haussmann _____	88
Figura 12. Primera promoción de ingenieros egresados de la Escuela de Ingeniería, década de 1890 _____	96
Figura 13. Luis Razetti durante su estadía en París, al comenzar la década de 1890 _____	101
Figura 14. Regiones geográficas y principales ciudades de Venezuela, entre finales del siglo XIX y comienzos del XX _____	114
Figura 15. Patrones de ocupación territorial en Venezuela, entre finales del siglo XIX y comienzos del XX _____	114

Agradecimientos y reconocimientos

A las siguientes bibliotecas e instituciones, donde pude consultar la mayoría de las fuentes utilizadas en la investigación.

- Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, Caracas.
- Architectural Association School of Architecture, Londres.
- Biblioteca privada de José Rafael Lovera, Caracas.
- British Library, Londres.
- Biblioteca Nacional, Caracas, Colección Arcaya; Departamento de Libros Raros y Manuscritos; Departamento de Publicaciones Oficiales; División de Libros y folletos.
- Casa de Miranda, Londres.
- Concejo Municipal del Distrito Libertador, Caracas.
- Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia, Universidad Católica de Chile, Santiago.
- Fundación John Boulton, Caracas, Archivo Guzmán Blanco.
- Hemeroteca Nacional, Caracas.
- Royal Institute of British Architects (RIBA), Londres.
- Universidad Central de Venezuela, Caracas, Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Publicaciones Oficiales.
- Universidad Simón Bolívar, Caracas.

A las siguientes instituciones y editoriales, por su apoyo y patrocinio de publicaciones, en las cuales se apoyan partes de esta obra.

- Equinoccio, Editorial de la Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- Fundarte, Alcaldía de Caracas.
- Fundación para la Cultura Urbana, Caracas;
- Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Pontificia Universidad Católica de Chile.
- RIL, Santiago de Chile.

-Routledge, Reino Unido.

I **PREFACIO: LIMINARES Y LIMITACIONES**

1. Se intenta recoger en este prefacio consideraciones y advertencias varias, para las cuales el calificativo de “liminares” resulte quizás adecuado, por ser relativas al umbral de inicio de una empresa o escrito, tal como nos recuerda el *Diccionario de la lengua española* en una de las acepciones del término. Al mismo tiempo, se busca establecer en este preámbulo no solo los confines del alcance temporal, sino también las limitaciones intrínsecas a la obra y su discurso.

Otro propósito de este prefacio es explicar cómo se ha ido constituyendo, a lo largo de las décadas de trayectoria profesional y académica del autor, el material investigativo y divulgativo recogido en esta obra. Al hacer ese recorrido, se busca al mismo tiempo reconocer y agradecer, aunque sea de manera tácita, a las instituciones que han sido patrocinantes de algún modo. Y finalmente, como corresponde por lo general a la presentación de una obra, se hacen algunas consideraciones que sirvan al lector para comprender la estructuración de capítulos por la que se ha optado.

Justificación, énfasis y fuentes

2. La principal justificación de este trabajo de incorporación académica (TIA) estriba en ofrecerse como precuela 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.

3. 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 discuso 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.

4. 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).¹ 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).

A diferencia de la literatura y la crónica viajera, las fuentes del ideario político cobran especial importancia en algunos períodos de este TIA, donde destacan obras escritas por los mismos gobernantes, quienes plasmaron una visión propia del país con ribetes urbanos, tal como ocurre con la correspondencia y los decretos de Antonio Guzmán Blanco. Aunque en la mayor parte de la obra se buscará trabajar con fuentes primarias – incluyendo también legislaciones, decretos, planes y memorias administrativas – se apela a la rica y precisa literatura secundaria ya existente en el país, catalogada en la introducción.

¹ La tesis doctoral original - "European urbanism in Caracas (1870s-1930s), Londres: Architectural Association School of Architecture, Open University, 1996 - fue desarrollada bajo la tutoría del profesor Nicholas Bullock. El proyecto de investigación fue "La ciudad en el pensamiento de la Venezuela urbana", patrocinado por el Decanato de Investigación y Desarrollo (DID), Universidad Simón Bolívar (USB).

5. 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:

“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.

6. A lo largo de más de dos décadas, la contextualización latinoamericana del caso venezolano ha sido enriquecida por mi línea de investigación y docencia sobre “Modernización urbana en América Latina, siglos XIX y XX”, desarrollada desde 2000, inicialmente con el patrocinio del Decanato de Investigación y Desarrollo (DID), de la Universidad Simón Bolívar (USB, <http://www.usb.ve>). El proyecto original fue tempranamente complementado con cursos relacionados, impartidos desde el Departamento de Planificación Urbana, para programas de pregrado y posgrado en la USB.²

Combinada con mis otros proyectos de investigación sobre imaginarios e historiografía urbana, esa línea sobre modernización latinoamericana a lo largo del período republicano ha sido enriquecida por los cursos de posgrado impartidos en diversas universidades y centros académicos, principalmente en América Latina. Entre estos destacan la Universidad Central de Venezuela (UCV, Caracas, 1999-2000; 2002); la Universidad de Los Andes (ULA, Mérida, 2003; 2007); el Centro Iberoamericano del Instituto Renvall, Universidad de Helsinki (2004); el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC), desde 2007; la Universidad del Zulia (LUZ, Maracaibo, 2007); la Universidad Federal de Bahía (UFBa, Salvador, Brasil, 2009); la Universidad Nacional del Litoral (UNL, Santa Fe, Argentina, 2011); el Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN, Quito, 2013), y la Universidad de la República (Udelar, Montevideo, 2017).

Valga reconocer que los componentes investigativos de esa línea latinoamericana han sido reforzados por mi participación, como consultor internacional, en

² “Modernización urbana en América Latina: historia cultural y representación”, DID, USB.

proyectos financiados por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) de Chile.³ También fue de gran ayuda mi participación, como asesor, en la exposición “The Metropolis in Latin America (1830-1930)”, organizada por el Getty Research Institute (GRI, <http://www.getty.edu/research/>), Los Ángeles, entre 2016 y 2020, incluyendo la publicación respectiva (ALONSO Y CASCIATTO, 2021).

En términos de libros, debo recordar que, junto a los proyectos y cursos mencionados, esa línea latinoamericana fue auspiciada desde 1999 con la invitación - por parte del profesor Anthony Sutcliffe (1942-2011), creador y director de la serie *Planning, History and the Environment*, publicada por la editorial Routledge – para coordinar el volumen *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950* (ALMANDOZ, 2010). Posteriormente, del entrecruce entre los proyectos y los cursos mencionados, han resultado los volúmenes *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (ALMANDOZ, 2018) y *Modernization, Urbanization and Development in Latin America, 1900s-2000s* (ALMANDOZ, 2017). También las coediciones, con la profesora Macarena Ibarra, de *Vísperas del urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930. Imaginarios, pioneros y disciplinas* (ALMANDOZ E IBARRA, 2018), seguido por *Enmarcando la ciudad planificada en América Latina: desarrollismo, territorio y planes sectoriales, 1940-1980* (ALMANDOZ E IBARRA, 2024). Tal como se verá a lo largo del discurso, todos estos libros son con frecuencia referidos en esta obra, a efectos de contextualizar el caso venezolano desde una perspectiva continental.

Estructuración episódica

7. Tras más de cuatro décadas de haberme graduado de urbanista en la USB, durante las cuales me he mantenido investigando y escribiendo sobre la disciplina, resulta inevitable que este trabajo se apoye en proyectos y obras previas, tal como fue mencionado en la sección anterior. Y ese apoyo asoma en parte de la estructuración capitular de esta obra.

Para comenzar, conviene señalar que las consideraciones historiográficas iniciales se apoyan, por un lado, en mi trabajo posdoctoral sobre *Entre libros de historia urbana...* (ALMANDOZ, 2008),⁴ así como, por otro, en las introducciones a las ya referidas publicaciones latinoamericanas. Por lo demás, esas consideraciones fueron

³ Los proyectos han sido “‘La ciudad que no fue’. Revisión crítica de planes y proyectos de ciudades en la emergencia del urbanismo en Chile (1872-1929)”, Fondecyt regular No. 1161669, coordinado por la profesora Macarena Ibarra, Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC), Fondecyt, enero 2016-enero 2019; “Santiago 1875. Desmontando el plano de Santiago de Ernesto Ansart y el plan de transformación de Benjamín Vicuña Mackenna: entre la modernización de la ciudad capital y el emergente urbanismo residencial”, Fondecyt regular, coordinado por el profesor Germán Hidalgo, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura, PUC, ANID, septiembre 2019-marzo 2022; del proyecto Fondecyt N° 1201861 “Vivienda y Urbanismo. Una revisión crítica de la emergencia y desarrollo de ‘la ciudad planificada’ en Chile (1936-1973)”, ANID, coordinado por la profesora Macarena Ibarra, Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, PUC, 2020-2023.

⁴ Desarrollado en el Centro de Estudios Posdoctorales (Cipost), Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (FACES), Universidad Central de Venezuela (UCV), entre 2003 y 2004.

recogidas al abrir mi trabajo de incorporación como Miembro Correspondiente de Acading por el estado Guárico.

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 **“vísperas” 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 endemias 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 CONSIDERACIONES HISTORIOGRÁFICAS⁵

1. Tanto los fundamentos como el proceso conducente a la emergencia del urbanismo parecen ser tan importantes, en términos epistemológicos, como su propia cristalización, ocurrida esta en la primera década del siglo XX en Europa, y hacia finales de los años veinte en varios países latinoamericanos. En este sentido, el gran significado de disciplinas y profesiones antecedentes y colindantes de cara a trazar los orígenes del urbanismo moderno —de la medicina a la arquitectura, pasando por la ingeniería— viene dado en mucho por la ubicación periférica de aquel entre tales profesiones decimonónicas; es una posición epistemológica que ha acrisolado la interdisciplinaria del urbanismo, desde el nivel teórico hasta el metodológico (ALMANDOZ, 1993, 2020a). Y para reforzar la importancia epistemológica de esas vísperas, la detección de los problemas de la ciudad decimonónica hecha por médicos, ingenieros y arquitectos, entre otros expertos, marcó la agenda del urbanismo profesional en el siglo XX en varios contextos, tal como será discutido más adelante en términos historiográficos.

Atravesando ese plexo disciplinario, la exploración de formas de representación artística o política también parece necesaria cuando, en lugar de reducirse a los orígenes del urbanismo en su sentido técnico, se intenta, como se propone este trabajo, indagar la formación de la cultura urbana y el despertar de la conciencia sobre la ciudad en una sociedad en proceso de modernización. Cuando tal pesquisa intenta retrotraerse hasta antes de los orígenes del urbanismo contemporáneo, hace falta entonces traducir este vocablo a sus antecedentes históricos —ciudad, progreso, civilización, ornato urbano, higiene, embellecimiento urbano, estética edilicia, entre otros— para poder así nutrirse de los diversos discursos de cuyo entrecruce surgió esa disciplina en contextos nacionales.

Por todo ello, puede decirse que el urbanismo siempre aparece en un espacio de “dispersión epistemológica”, tal como señalara Michel Foucault a propósito de otras disciplinas emergentes en la modernidad industrial (FOUCAULT, 1992: 53), haciendo que la investigación sobre sus condiciones históricas se apoye en fuentes disciplinarias y discursivas diversas. Tal intento de investigación multidisciplinaria no es nuevo en la historiografía urbana internacional, aunque quizá más reciente y menos frecuentado en el campo latinoamericano, como se tratará de mostrar a continuación.

“En Latinoamérica, ingenieros y médicos antecedieron en algo a los urbanistas en su tarea de resolver las limitaciones del presente. *Científicos*: así fueron llamados”.

Germán Mejía Pavony, *La aventura urbana de América Latina* (2013)

⁵ Tal como ya fue advertido, me apoyo en pasajes de Almandoz (2020), donde también pueden encontrarse referencias internacionales que no quise repetir aquí, pero serán incorporadas a lo largo del discurso. Al mismo tiempo, esta sección toma pasajes de la introducción a *Vísperas del urbanismo en Latinoamérica...* (ALMANDOZ E IBARRA, 2018: 9-37).

Abordajes latinoamericanos: historia cultural, social y profesional

2. De cara a examinar a continuación la historiografía urbana latinoamericana, conviene no olvidar, en primer lugar, que la distinción entre *urban* y *planning history*, o historia urbana y urbanística, consolidada en Europa y Estados Unidos desde la década de 1970 (ALMANDOZ, 2008: 76-125), ha estado algo desdibujada y postergada en América Latina, donde los medios académicos tardaron más en perfilar tales vertientes historiográficas. En segundo lugar, conviene recordar que, para posicionar la peculiaridad del abordaje del presente trabajo, la revisión debe hacerse mirando *obras panorámicas y/o comparativas*, puesto que la consideración de casos de estudio, innumerables para el período entre mediados del siglo XIX y comienzos del XX, escapa de una introducción como esta.

Atravesando las sucesivas “generaciones” historiográficas distinguidas por Martínez Delgado, cabe señalar que la historiografía urbana sobre el período previo a la cristalización del urbanismo como quehacer profesional y técnico en Latinoamérica ha mapeado, entreveradamente muchas veces, el crecimiento demográfico y espacial, así como el desarrollo y las mejoras de infraestructura urbana (MARTÍNEZ DELGADO, 2021). Tal aproximación puede decirse heredera de la agenda de estudios latinoamericanos barruntada desde la década de 1960 por Jorge E. Hardoy, Richard Schaedel y Richard M. Morse, entre otros pioneros del campo, en la cual coexistían las vertientes de urbanización, ciudad y urbanismo, desde la era precolombina hasta la republicana (HARDOY Y SCHAEDEL, 1968; HARDOY, 1975; HARDOY Y SCHAEDEL, 1975; HARDOY, MORSE Y SCHAEDEL, 1978). Con un énfasis morfológico y cartográfico, propio de las obras promovidas en vísperas del Quinto Centenario del descubrimiento de América, celebrado en 1992, de esa tradición resultó posteriormente, por ejemplo, *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden* (1989) (AA. VV., 1997).

A esa agenda multidimensional se sumaron, en otra vertiente, elementos de historia cultural extraídos del clásico de José Luis Romero sobre *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* (1976), quien dio cuenta de tal período a través de los epónimos episodios de la “ciudad burguesa” y la “ciudad masificada” (ROMERO, 1984). Ambos momentos han sido concatenados en *La aventura urbana de América Latina* (2013) y *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (2013) (MEJÍA, 2013, ALMANDOZ, 2018), entre otros trabajos de la historiografía regional tributarios de la tradición culturalista de Romero, sobre todo por lo que respecta a la incorporación de imaginarios urbanos en cuanto fuentes (BURUCÚA, DEVOTO Y GORELIK, 2013; GORELIK Y ARÊAS PEIXOTO, 2016).

3. La conformación de una “cuestión social” resultante de demandas planteadas en las ciudades más populosas de América Latina, desde finales del siglo XIX hasta la Gran Depresión, ha alimentado un sinnúmero de casos de estudio, aunque pocas obras, como las de Pineo y Baer, se plantearon una aproximación comparativa (PINEO Y BAER, 1998). En esta se evidencia la preponderancia adquirida por salud y vivienda, junto a transporte, dentro de esa agenda de entre siglos; esta resultó de las demandas

por parte de nuevos actores urbanos, especialmente obreros, por un lado, y respuestas oficiales y privadas, por el otro, provistas en mucho por médicos e ingenieros. Bien resume en este sentido Mejía Pavony:

“En Latinoamérica, ingenieros y médicos antecedieron en algo a los urbanistas en su tarea de resolver las limitaciones del presente. *Científicos*: así fueron llamados. El debate de principios del siglo XX se centró así en la ciudad sana y en la ciudad monumento, a lo que científicos y arquitectos, acompañados siempre del urbanizador-negociante, respondieron con enjundiosos planes de ensanche; también con renovadas arquitecturas por la introducción tanto de nuevos materiales, como de estéticas, espacios y aparatos en el interior de las viviendas” (MEJÍA, 2013: 16).

Todos esos “científicos” y profesionales, junto a arquitectos y empresarios que lideraron los debates y las obras de transformación y expansión urbana, especialmente durante los centenarios republicanos, pueden ser vistos como protagonistas del “pre-urbanismo” latinoamericano, si nos acogemos a la fase identificada por la historiadora francesa Françoise Choay (1979). Interesante resulta que en Latinoamérica la producción de diagnósticos y reportes científicos, los cuales daban cuenta del problema médico y social de fines del siglo XIX, colocó a la ciudad como objeto de estudio en tanto escenario de cambios críticos, antes que como lugar de intercambios disciplinarios o transferencias, lo cual ocurriría más tarde.

Al mismo tiempo, el inicio de obras públicas y cirugías urbanas desde el último tercio del siglo XIX, junto al consiguiente avance de demoliciones, llevó a centrar la atención en las ciudades cambiantes. Tempranas voces críticas ante estas mudanzas —como ocurriera con el derrumbe del colonial Puente Cal y Canto en Santiago, o en Montevideo bajo el liderazgo de Francisco de Bauzá— propiciaron una relación nostálgica con el acervo urbano. Esta suerte de “culturalismo”, para utilizar otra de las categorías de Choay, alimentaría la conciencia sobre la conservación patrimonial en la generación crecida con las celebraciones del Centenario republicano, en la década de 1910 (IBARRA, 2005: 181-186). Ello sin olvidar que, al calor de tales cambios, tanto sociales como urbanos, la literatura costumbrista primero, seguida por la novela social, canalizó la crítica y la presión en el camino conducente al urbanismo como actividad profesional (ALMANDOZ, 2018: 107-116).

El valor pionero que para el urbanismo alcanzaron los pensadores y profesionales diversos que miraron a las ciudades latinoamericanas de entre siglos ha sido confirmado en casos de estudios locales o nacionales (LEME, 1999, ARMUS, 2007, KINGMAN, 2008, IBARRA, 2016, por ejemplo). Sin embargo, pocas obras comparativas o panorámicas se han propuesto hacer un balance continental del aporte epistemológico de la ingeniería y la medicina, junto a otras profesiones; en este sentido, merecen ser destacadas *Vísperas del urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930. Imaginarios, pioneros y disciplinas* (2018), seguida por *Procesos urbanos en América Latina en el paso del siglo XIX al XX. Del higienismo al urbanismo* (ALMANDOZ E IBARRA, 2018; SÁNCHEZ RUIZ, 2020).

4. Conviene catalogar a continuación las aproximaciones de corte más disciplinario y

“especializado”, por así decir, al período que se extiende entre las primeras reformas urbanas a la ciudad poscolonial, a partir de la década de 1860, y la emergencia del urbanismo desde finales de los años veinte. Tales abordajes se pasean por denominaciones y concepciones previas a la cristalización de la disciplina, tales como arte urbano y estética edilicia, entre otras. Tras las aproximaciones historiográficas a las capitales latinoamericanas durante la centuria de lo que puede llamarse el urbanismo academicista de proveniencia europea (ALMANDOZ, 2010; 2017), creemos que ese período de entre siglos puede ser visto como uno de gran riqueza, aunque ha sido explorado de manera fragmentaria, por lo cual la referencia a algunos casos resulta insoslayable (PINHEIRO Y GOMES, 2005).

Antes de los respectivos capítulos dedicados en las obras panorámicas de Ramón Gutiérrez y Roberto Segre, ambas de cuño arquitectural (GUTIÉRREZ, 1984: 493-572; SEGRE, 1986), las bases territoriales, demográficas y económicas del urbanismo decimonónico fueron caracterizadas tempranamente por Richard Morse y James Scobie (MORSE, 1975; SCOBIE, 1986). Posteriormente, Guillermo Geisse desarrolló cierta visión urbanística, a partir de los períodos distinguidos por la teoría de la Dependencia; mientras que Jorge E. Hardoy combinó el análisis del crecimiento urbano con las influencias foráneas modeladoras del urbanismo de las grandes ciudades latinoamericanas durante el siglo XX (GEISSE, 1987; HARDOY, 1997).

Este último aspecto sería desarrollado por el mismo Hardoy en otro artículo sobre la transferencia de ideas urbanísticas desde Europa entre 1850 y 1930, y la manera peculiar como fueron aplicadas en las grandes capitales latinoamericanas (HARDOY, 1988). Posteriormente traducido al inglés, ese texto puede decirse, a mi juicio, somero pero seminal, no solo porque introdujera uno de los grandes temas de la historiografía urbanística contemporánea, como se ha visto en secciones anteriores, sino también porque prefiguró una serie de monografías que parecieron desarrollar sus directrices a propósito de diferentes figuras y casos de estudio (HARDOY, 1990).

5. Siguiendo las direcciones investigativas barruntadas por Hardoy, han sido estudiados precursores de los urbanismos locales y nacionales, cuyas trayectorias y obras coinciden en parte con el período y las orientaciones a revisar en este trabajo. Tan solo a manera de ejemplos, resaltan las figuras de Miguel de Quevedo y Carlos Contreras, en México (QUEVEDO, 2012, SÁNCHEZ RUIZ, 2003), junto a Carlos Sampaio y José de Oliveira Reis en Río de Janeiro (KESSEL, 2001, FARÍA, 2013). Distintas de las biografías profesionales predominantes en esa tendencia, también deben ser mencionadas las aproximaciones a la emergencia, en los contextos nacionales, del urbanismo profesional a partir de los cambios y las reformas de finales del siglo XIX, seguidos por la labor de los pioneros locales, tal como ha sido adelantado para Argentina, Brasil, Cuba, México y Venezuela (RIGOTTI, 2005; LEME, 1999; HYDE, 2012; MARTÍNEZ Y BASSOLS, 2014; VALENZUELA, 2014; GUTIÉRREZ CHAPARRO, 2018; ALMANDOZ, 2022; MARTÍN FRECHILLA, 1994).

Tras la falta de espacialidad predominante en estudios urbanos latinoamericanos hasta abrir la década de 1980 —debida en mucho al aparente economicismo de la escuela de la Dependencia (ALMANDOZ, 2008: 163-168) —, se observó cierto florecimiento de la historia urbana desde el decenio siguiente, parte de la cual ilumina el período y

clima intelectual comprendidos en este trabajo. La emergencia de cultura urbana y urbanística ha sido estudiada con detalle para ciudades primadas como Buenos Aires y Rosario en Argentina (SCOBIE, 1974, 1977; LIERNUR Y SILVESTRI, 1993; BERJMAN, 1998; GORELIK, 1998; SCHMIDT, 2012); Río de Janeiro, São Paulo y Salvador de Bahía en Brasil (MORSE, 1958; 1970; NEEDELL, 1987, ABREU, 1988; CAMPOS, 2002, PINHEIRO, 2002); Ciudad de México (MARTÍNEZ Y BASSOLS, 2014; VALENZUELA, 2014), La Habana, Caracas, Lima, San José de Costa Rica, Bogotá, Quito y Santiago de Chile (SCARPACI, SEGRE Y COYULA, 2002; HYDE, 2012; ALMANDOZ, 2006; RAMÓN, 1999; QUESADA, 2011; SUÁREZ, 2006; 2020; KINGMAN, 2008; DE RAMÓN, 2000; IBARRA, 2005), por mencionar ejemplos que combinan fuentes primarias diversas, representativas de la variedad epistemológica del urbanismo emergente.

Aun cuando el tema de la transferencia y difusión de modelos urbanísticos desde polos metropolitanos a colonias o países culturalmente dependientes —a la manera desarrollada en la historiografía anglosajona por Anthony King o Stephen Ward (KING, 1990, 1991; WARD, 2002) — no ha sido elaborado en similares términos metodológicos para la importación urbanística latinoamericana, los viajes de ideas clave, en el sentido advertido por Anthony Sutcliffe y Peter Hall (HALL, 1992, 1994; SUTCLIFFE, 1981) pueden decirse presentes en la historiografía regional. Desde la perspectiva de las obras panorámicas, las ya mencionadas aproximaciones de Almandoz y Mejía han incorporado, desde su visión culturalista, los procesos de reforma urbana conducentes a la emergencia disciplinaria, siguiendo la pauta historiográfica de Sutcliffe, sobre todo el primer autor; mientras que el segundo ha buscado insertar a Latinoamérica en el mapa internacional configurado por Hall en *Ciudades del mañana* (1988) (ALMANDOZ, 2018, MEJÍA, 2013, HALL, 1994).

Derivaciones hacia la historia urbana y urbanística en Venezuela⁶

6. Siguiendo con las orientaciones que venimos de revisar, puede decirse que, al igual que en otros contextos latinoamericanos, las investigaciones venezolanas sobre historia urbana y urbanística de la era republicana han sido, en buena medida, derivadas de otras disciplinas y objetos de estudio. Esa condición dimanante guarda relación con la juventud epistemológica del urbanismo, advertida al inicio de este capítulo, así como con la todavía reciente institucionalización de los estudios urbanos en general. Con respecto a estos últimos, Alberto Lovera señaló que se han conformado, desde la década de 1960, “como una suerte de área común, punto de encuentro de diferentes disciplinas que analizan el fenómeno urbano” (LOVERA, 1994: 61). Si bien “contribuyendo a aumentar el conocimiento de este campo de estudios”, la historia y otras humanidades parecen no haber mostrado, según el mismo Lovera, igual “sentido de pertenencia” que la arquitectura o la sociología sí han ejercido sobre esa “área común” de los estudios urbanos (LOVERA, 1994: 61; BRICEÑO-LEÓN, 1987). O al menos lo hicieron con cierto rezago.

A pesar de ese retraso, los estudios de historia urbana se desarrollaron en Venezuela a partir de los mencionados años sesenta, desde diferentes ópticas disciplinarias;

⁶ Esta sección se apoya en pasajes de Almandoz (2000). Referencias más específicas sobre historia urbana y urbanística en Venezuela para el período estudiado serán dadas en el cuerpo del trabajo.

aparecieron como derivaciones de ámbitos o procesos más vastos registrados por las ciencias sociales – incluyendo la historia política o económica – o como extensión de la historia de monumentos y formas urbanas, en los dominios colindantes con la arquitectura. Desde la primera vertiente de aproximaciones socio-territoriales al proceso de urbanización, valga mencionar los capítulos históricos del *Estudio de Caracas* (1969-1972) dirigido por Rodolfo Quintero (AA. VV., 1969-1972). Énfasis más geográficos de alcance nacional mostraron “The Role of the Oligarchy in the Spatial Concentration of the Venezuelan Economy: 1777-1870”, tesis doctoral de Olinto Camacho; la *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, de Pedro Cunill y el *Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela*, de Josefina Ríos y Gastón Carvallo (CAMACHO, 1982, CUNILL, 1987, RÍOS y CARVALLO, 1990).

Revisiones históricas de la urbanización demográfica despuntaron en la obra pionera de Chi-Yi Chen y Michel Picouet, continuadas por las de Miguel Bolívar (CHEN Y PICOUET, 1979; BOLÍVAR, 1984, 1994, 2004). Las implicaciones territoriales de esas dinámicas demográficas han sido mapeadas en las contribuciones de Roberto Briceño-León y Marco Negrón (BRICEÑO-LEÓN, 1986, NEGRÓN, 2001; 2022).

7. Desde el campo de la crítica de la arquitectura, el Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas (CIHE), creado en 1963 en la Universidad Central de Venezuela (UCV), permitió iniciar en su *Boletín* la historia urbana a propósito de temas arquitecturales, históricos y morfológicos (ALMANDOZ, 2005). Representativo de esta vertiente fue el clásico estudio de Graziano Gasparini y Juan Pedro Posani para el caso de Caracas, el cual suministró claves pioneras sobre arquitectura monumental y diseño urbano (GASPARINI Y POSANI, 1969). Estas han sido recreadas de manera parcial por innumerables estudios posteriores, entre los que resalta, con similar perspectiva histórica, el volumen coordinado por Rafael Arráiz y William Niño (AA. VV., 2004). Precursores asimismo para las aproximaciones urbanas de corte morfológico fueron la revisión de Irma De-Sola sobre los planos de Caracas, así como la de Rafael Valery sobre su nomenclatura (DE-SOLA, 1967; VALERY, 1976).

Los recorridos de cuño disciplinario también fueron inaugurados en la década de 1960 con la *Historia de la ingeniería en Venezuela* (1961), de Eduardo Arcila Farías (ARCILA, 1961). Puede decirse que este clásico tuvo repercusiones en el estudio sobre arquitectura y obras públicas en la Venezuela del siglo XIX, elaborado por Leszek Zawisza, quien también continuó la línea del CIHE en su vasta producción, incluyendo obras sobre profesionales pioneros y crítica arquitectónica (ZAWISZA, 1989; 1998). Mientras una suma ingenieril era llevada a cabo por Carlos Maldonado Burgoin, la cual incluyó material cronístico (MALDONADO, 1997), las revisiones disciplinarias combinaron, desde mediados de la década de 1990, componentes epistemológicos y profesionales. Así ocurrió en la aproximación a la obra y el legado de Leopoldo Martínez Olavarría, cuya actuación pública permite dar cuenta de buena parte de la política habitacional y el urbanismo del siglo XX venezolano (LOVERA, 1996). También destacó, al abrir la centuria siguiente, la compilación de Martín Frechilla y Texera Arnal sobre ciencia y tecnología en la Venezuela de entre siglos desde la perspectiva de los viajeros foráneos, fuente primaria muy visitada desde la década de 1990 (MARTÍN Y TEXERA, 2001).

Esas revisiones disciplinarias, con énfasis sobre aspectos territoriales e infraestructurales, han sido continuadas, en el siglo XXI, por la obra de referencia sobre ingeniería compilada por José Grases, Arnoldo Gutiérrez y Rafael Salas Jiménez; por la de María Elena González Deluca sobre la construcción del país republicano, así como la de José Alberto Olivar sobre infraestructura vial en la primera mitad del siglo XX (GRASES, GUTIÉRREZ Y SALAS, 2016; GONZÁLEZ DELUCA, 2013; OLIVAR, 2014). La arquitectura y el urbanismo de esta centuria, en conexión con el legado decimonónico y los escenarios del nuevo siglo, han sido revisados en su totalidad en los volúmenes colectivos editados por Lorenzo González Casas y Arturo Almandoz Marte (GONZÁLEZ CASAS, 2022; ALMANDOZ, 2022).

8. Además de los últimos trabajos disciplinarios mencionados, el aporte de los historiadores ha sido variado, pero no siempre centrado en torno a objetos propiamente urbanos, a saber: ciudad, urbanización, urbanismo. Esa aproximación tangencial se observó, en el caso de Caracas, en muy documentados estudios provenientes de la historia y las ciencias sociales, los cuales no siempre han mantenido el grado de resolución requerido por la escala urbana, no solo en términos morfológicos, sino también culturales (ARELLANO, 1972; POLANCO, 1983; TROCONIS, 1993). Dentro de esa tradición, que puede denominarse “biografías” urbanas, con énfasis cronológico, destaca recientemente *Caracas, historia de una ciudad (1567 a nuestros días)* (2023), de Rafael Arráiz Lucca. Es una suerte de suma o biografía capitalina, apoyada en una ingente recopilación de fuentes primarias - desde las crónicas hasta los censos - y bibliografía secundaria proveniente de diversos campos, de la política y economía a la arquitectura y el urbanismo (ARRÁIZ, 2023; ALMANDOZ, 2023).

Desde la década de 1980 hasta la primera del siglo XXI, estudios de casos y períodos elaborados por historiadores enriquecieron los métodos y las fuentes de la historiorafía urbana y urbanística de la era republicana en Venezuela. Tan solo como una muestra, puede mencionarse el de Ciro Caraballo sobre las obras públicas del gomecismo (CARABALLO, 1981); el de Rafael Ramón Castellanos para la festiva Caracas de 1883 (CASTELLANOS, 1983); el de Christian Páez sobre la plaza Mayor de Mérida (PÁEZ, 1992); el de María Elena González Deluca sobre los comerciantes caraqueños, junto al de José Ángel Rodríguez sobre los ferrocarriles en Trujillo (GONZÁLEZ DELUCA, 1992; RODRÍGUEZ, 1994).

También los arquitectos conversos a la historia contribuyeron a ese enriquecimiento casuístico y periódico, tal como lo hizo Graziano Gasparini con su estudio sobre el patrimonio de Coro, así como la historia arquitectónica elaborada por Miguel Sempere Martínez sobre Maracaibo, desde su fundación hasta el siglo XIX (GASPARINI, 1994; SEMPERE, 2000). La catalogación de fuentes fue ampliada también en las compilaciones de Martín Frechilla sobre la correspondencia a Guzmán Blanco y los pioneros de la modernización caraqueña, así como en la exhaustiva biografía profesional de Pérez Rancel sobre Agustín Codazzi (MARTÍN FRECHILLA, 1999; 2004; PÉREZ RANCEL, 2002).

9. Cercana a la historia urbana por los temas, mas no por el rigor de los métodos, puede decirse que la “crónica” ha aportado también mucho de su miscelánea documental para la recreación cultural de las ciudades venezolanas entre finales del siglo XIX y comienzos del XX (PINEDO, 1976). Así, por ejemplo, para el caso de Caracas, el testimonio de los cronistas de “la ciudad de los techos rojos” es valiosísimo para saborear y recrear etapas significativas pero difusas, como la “Bella Época” y los “Años Locos” (CORTINA, 1994, GARCÍA DE LA CONCHA, 1962, MENESES, 1995, MISLE, 1981, MUÑOZ, 1972, NAZOA, 1987, SCHAEEL, 1966).

Si bien ha permanecido subestimada por décadas en la investigación académica, esa literatura, heredera del costumbrismo decimonónico, busca ser rescatada en este trabajo en algunos pasajes, tal como ya traté de hacerlo en episodios de mi tesis doctoral sobre urbanismo europeo en la Caracas de entre siglos (ALMANDOZ, 2006). Valga distinguir que esta última es tributaria de la que puede ser denominada historia cultural urbana (ALMANDOZ, 2008: 182-212), aunque este trabajo sea más bien, como fue advertido en el prefacio, orientado a la historia urbanística. Y volviendo al corpus cronístico, cabe recordar que, si bien muchos de sus testimonios se publicaron por vez primera en el segundo tercio del siglo XX, esos cronistas fueron testigos de la temprana modernidad urbana en Venezuela, por lo que pueden ser considerados como fuentes secundarias y primarias a la vez.

10. Si bien otro de los rasgos destacables para mucho del período a revisar en este trabajo es la relativa indiferenciación entre historia urbana y urbanística en Venezuela, puede decirse que esta situación tendió a cambiar desde la década de 1990, cuando comenzó a configurarse y distinguirse un panorama historiográfico centrado en torno a objetos como ciudad, urbanismo y modernidad urbana. Tal cambio resultó en parte de la ampliación de métodos y objetos al interior de pequeños pero productivos núcleos consolidados en diferentes universidades y centros de investigación nacionales.⁷ Por lo demás, aunque se careció de una publicación especializada en el área – situación que se ha agravado en los últimos años - algunas revistas urbanas ampliaron los espacios dedicados a temas históricos en las décadas de 1990 y 2000.⁸

Para ilustrar la consolidación en las investigaciones que han conjugado la historia urbana y urbanística, valga mencionar los estudios de Di Pasquo, seguido por el de Morales, Valery y Vallmitjana para la Caracas pre-metropolitana, los cuales han sido construidos en términos de variables propiamente urbanísticas (DI PASQUO, 1985;

⁷ Entre los cuales se contaron, además del ya mencionado CIHE, los sectores de teoría e historia y de estudios urbanos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV); el Centro de Estudios de Arquitectura “Alfonso Vanegas” (Cehav) de la Facultad de Arquitectura y Arte (FAA), Universidad de los Andes (ULA); la sección de teoría e historia de la ciudad y el urbanismo, Departamento de Planificación Urbana, Universidad Simón Bolívar (USB). Con respecto a la evolución y orientaciones de esta última, ver Almandoz y González (1996). También en el caso de la USB, valga asimismo mencionar los estudios históricos y de patrimonio desarrollados en el Instituto de Estudios Regionales y Urbanos (IERU).

⁸ Incluso antes de la paralización del *Boletín* del CIHE la revista *Urbana* –coeditada por el Instituto de Urbanismo, FAU, UCV y el Instituto de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura, Universidad del Zulia (LUZ) – ofreció creciente espacio a temas históricos. En el caso de la ULA, tras desaparecer *De Arquitectura* – publicada a comienzos de la década de 1990 – el perfil humanístico de *Edificar* dio cabida a temas de historia urbana.

MORALES, VALERY Y VALLMIJNANA, 1990). Los orígenes del urbanismo moderno desde la Venezuela gomecista han sido explorados por Martín Frechilla y Almandoz, especialmente a propósito del primer plan para Caracas, al cerrar la década de 1930 (MARTÍN FRECHILLA, 1994; ALMANDOZ, 2006). Suerte de manifiesto urbano y urbanístico, este plan fue recreado en un volumen colectivo que lo analizo como umbral de la ciudad trocada en metrópolis, al tiempo que carta de nacimiento de la disciplina en Venezuela (AA. VV, 1990).

La perspectiva de la ciudad a lo largo del siglo XX fue recreada en el mencionado volumen colectivo coordinado por Rafael Arráiz Lucca y William Niño, el primero de los cuales también ha producido recientemente, como se dijo, una cronología de la ciudad a lo largo de su historia (AA. VV., 2004; ARRÁIZ, 2023). Desde la investigación doctoral destacan los cambios del temprano período republicano, visitados por Izaskun Landa; la arquitecta también ha producido una revisión historiográfica del medio venezolano, donde son perfiladas más nítidamente las dos vertientes de la historia urbana y urbanística (LANDA, 2021; 2021a).

En términos arquitectónicos e ideológicos, la modernidad urbana ha sido puesta en perspectiva, para diferentes episodios, en las tesis doctorales y trabajos de Lorenzo González Casas, Azier Calvo y Beatriz Meza (GONZÁLEZ CASAS, 1997, 2022; CALVO, 1998; MEZA, 2007); también en los estudios de Alfonso Arellano para Táchira y Beatriz Febres-Cordero para Mérida (ARELLANO, 2000; FEBRES-CORDERO, 2003). Esa vertiente disciplinaria enfocada en la construcción ha continuado, con alcance panorámico, en las ya mencionadas publicaciones de González Deluca, Olivar y Almandoz (GONZÁLEZ DELUCA, 2013; OLIVAR, 2014; ALMANDOZ, 2022, CILENTO, 2022), completadas por episodios y estudios de profesionales en particular, los cuales serán referidos en el cuerpo del trabajo por desarrollar a continuación.

Sobre la muestra bibliográfica enumerada en esta sección, podemos anticipar que, a pesar de su temprana condición derivada, la historia urbana y urbanística han tendido a consolidarse y diferenciarse como vertientes, dentro del panorama historiográfico y de estudios urbanos sobre el período republicano en Venezuela. Y a esa consolidación aspira contribuir este trabajo, especialmente en la derivación urbanística, desde una perspectiva panorámica.

III Tras la Gran Colombia: pinitos republicanos

“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.”

José Antonio Páez, Causas que movieron a Venezuela a separarse de la Unión Colombiana en 1830 (1869)

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 setecientas 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 1837⁹ - al referirse a las transformaciones materiales necesarias para convertir los ralos territorios latinoamericanos en verdaderas “repúblicas” articuladas.

“Hoy debemos constituirmos, si nos es permitido este lenguaje, para tener población, para tener caminos de fierro, para ver navegados nuestros ríos, para ver opulentos y

⁹ Como reacción a la dictadura de Juan Manuel de Rosas (1835-52) se constituyó la así llamada Generación de 1837, sobre la base de la Asociación de la Joven Argentina, de la que formaban parte Esteban Echeverría (1805-51), Juan Bautista Alberdi (1810-1884), Domingo Faustino Sarmiento (1811-1888), José Mármol (1818-1871), Bartolomé Mitre (1821-1906) y Miguel Cané padre (1812-1863), entre otros notables argentinos, además de intelectuales uruguayos.

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 (**figura 1**). 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).¹⁰



Figura 1. Agustín Codazzi, 1842, daguerrotipo. Tomado de Pérez Rancel (2002).

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, **figura 2**).

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,

¹⁰ Sobre el resto del material recabado por Codazzi, añade J. J. Pérez Rancel (2002: 52-53): “contenía materiales que alcanzaban para un tratado de agricultura tropical; un estudio sobre los ferrocarriles, las carreteras y los canales para Venezuela; otro sobre las cuencas hidrográficas; uno más sobre la demografía y la colonización del territorio (donde probablemente surgen las ideas que luego llevan a fundar la Colonia Tovar) y una descripción detallada de los paisajes y los monumentos arqueológicos y naturales”.

igualmente en París, así como sendos catecismos de geografía e historia, escritos por Codazzi y Baralt, dirigidos a la educación escolar.

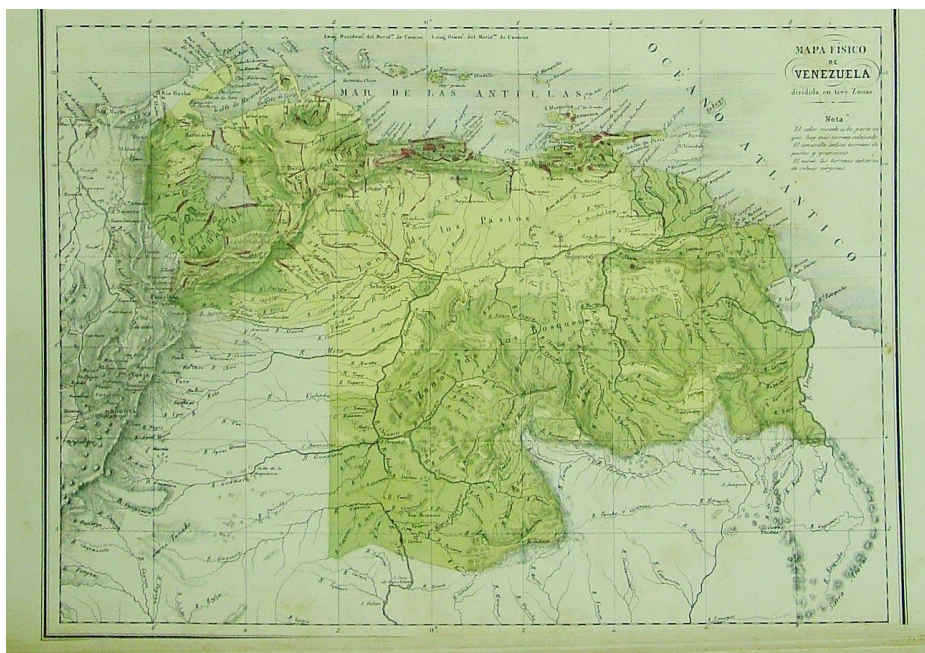


Figura 2. Mapa físico de Venezuela. Fuente: Codazzi (1840). Tomado de: Biblioteca virtual Cervantes.

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).

“(...) 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”.

Miguel María (Consejero) Lisboa, *Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador* (1866)

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).¹¹

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 existoso 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 avecindar daneses en las zonas altas de Chirgua, en Carabobo (LANDA, 2021: 59).

¹¹ Más adelante el autor hace mención a las vicisitudes de los colonos (PORTER, 1997: 66-67, 76-77, 87).

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).¹²

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).¹³

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,

¹² Otros ejemplos son Tucupita, El Amparo de Apure, Las Mesitas, Sabana de Mendoza, Campo Elías, El Moján, Sabaneta, San Juan de Colón, Churuguara, San Tomé, Ureña, Bejuma o Michelena.

¹³ Continúa la autora: “Este proceso de expansión del poblamiento no fue casual, y en unos casos estuvo relacionado con la ocupación y venta de tierras baldías y comunales en las provincias de Maracaibo, Barinas, Barquisimeto, Cumaná o Guayana, entre otras (...). Pero en otros casos, como los de las provincias de Coro y Monagas, también tuvo que ver con la habilitación de nuevos puertos para el comercio exterior. Es decir, la expansión del poblamiento fue el resultado de un conjunto de factores, entre ellos, las actuaciones del Estado”.

1962).¹⁴ 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 obstante 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).¹⁵ Pero, a pesar de su rezago en Latinoamérica, puede decirse que, durante las primeras décadas republicanas, también dió Venezuela sus primeros pinitos en materia de colonización e inmigración.

“El general Mariño por fin me devolvió la visita, Hablé mucho con él sobre la necesidad de buenas carreteras en la república, pero más particularmente de La Guaira a Caracas, y le recomendé que se empleasen las tropas para hacer una carretera mejor”.

¹⁴ Aunque el nombre del autor no aparece en la edición original en inglés, Huizi Aguiar - quien fue consejero Comercial de la Embajada venezolana en Estados Unidos - atribuyó la crónica a Sandford en la última edición de la versión española; también lo hacen: Álvaro García Castro, (1997b, 512) y A. Arellano (1972: 122-126). Valga empero señalar que la crónica también ha sido atribuida al médico, político y dibujante estadounidense Allen Voorhees Lesley (1822-1881), cuyas imágenes han ilustrado ediciones del texto; ver Galería de Arte Nacional (GAN, 1993: 62-63).

¹⁵ Ver *infra* “Liberalismo y progreso, industrialismo y civilización”.

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 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).

"I found that the rails had been laid down for about half a mile, but the grass and weeds were growing over them. There were engines and carriages, and piles of wood for sleepers, sad emblems of the slumbers into which the whole concern has fallen, and from which it seems doubtful whether it will ever awake".

Edward B. Eastwick, *Venezuela or Sketches of Life in a South American Republic* (1868)

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 constitución (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 inició 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” (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1884-1891, III: 172-175).¹⁶ 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).¹⁷

¹⁶ Ley de 15 de abril de 1854, mandando establecer un ferrocarril de la Guaira a Puerto Cabello, pasando por Caracas y los valles de Aragua.

¹⁷ "I found that the rails had been laid down for about half a mile, but the grass and weeds were growing over them. There were engines and carriages, and piles of wood for sleepers, sad emblems of the slumbers into which the whole concern has fallen, and from which it seems doubtful whether it will ever awake" (EASTWICK, 1858: 48).

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).¹⁸

“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!”

Miguel María (Consejero) Lisboa, *Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador* (1866)

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).¹⁹

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 (1865). Habiéndose firmado el contrato con el mismo ingeniero en 1844, el tajamar fue concluido al año siguiente y destruido posteriormente por una

¹⁸ Ver *infra* “Ferrocarriles: entre progreso y negocio”.

¹⁹ Tal como aclara el autor con respecto a ambas leyes: “Permitió la primera, en contradicción con los usos tradicionales, la libertad de contratos, esto es, la abierta posibilidad de hacer acuerdos de préstamos regidos únicamente por la voluntad de los particulares involucrados, quienes determinarían las tasas de interés, las garantías y los plazos sin fijarse en los frenos impuestos antes a las utilidades, ni en limitación alguna sobre la ganancia exagerada. El otro estatuto fue complementario y dispuso ventajas para el acreedor a la hora de reclamar la deuda por incumplimiento. Todas las modalidades de contratación quedaron sujetas a un nuevo organismo denominado Tribunal Mercantil (...)”.

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 estadía 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 tajamar 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).

Esas partidas se completaron con el así llamado impuesto subsidiario de 0,5 por ciento, cobrado inicialmente en 1834 en Puerto Cabello para financiar la comunicación entre este último y Valencia. Al año siguiente fue incrementado al uno por ciento y extendido a otros puertos nacionales; el arancel alcanzó entre tres y diez por ciento hacia 1858, llegando a financiar más del 25 por ciento de las partidas en

construcción (LANDA, 2021: 31).²⁰ Valga también señalar que infraestructuras como puentes, diques u obras hidráulicas fueron financiadas mediante “partidas contingentes”, en las que el gobierno nacional entregaba mercancías o bienes o especias como sal, para ser vendidas en los mercados locales y exceptuadas del pago de impuestos. Y buena parte de ese entramado taxativo fue administrado por las juntas de Fomento, creadas durante la administración de José Tadeo Monagas en cada capital provincial (LANDA, 2021: 33-34).

13. Mientras muchas de las obras civiles y de comunicaciones eran pautadas según lineamientos nacionales, otras eran acometidas desde el nivel local, principalmente desde las diputaciones provinciales y los concejos municipales. En el caso de Caracas, por ejemplo, ambos niveles legislaron sobre la creación y el funcionamiento de nuevos servicios públicos como el alumbrado y los establecimientos de educación municipal, además de la renovación de cárceles; sobre las unidades de organización urbana, la arquitectura, la policía municipal, junto al uso de materiales y normas de construcción; así como sobre los impuestos para sostener los servicios urbanos, entre otros aspectos (LANDA, 2021: 8).²¹

De esa agenda entre nacional y urbana, secundada por las juntas de fomento, resultó un catálogo de obras civiles desplegado a través del país. En abril de 1838 fueron decretados los estanques de hierro para el acueducto colonial de Puerto Cabello; en Valencia se contrató el mercado, ejecutado en 1846 por el ingeniero polaco Alberto Lutowski, bajo la supervisión de la diputación provincial de Carabobo (ZAWISZA, 1980: 69). A finales de la década se proyectó el acueducto de Valencia, contratado por la junta benefactora de la ciudad al mismo Lutowski; el contrato fue traspasado a Ramón Azpúrua y Alejandro Viso, siendo completado entre 1854 y 1858 (ZAWISZA, 1980: 73). Valga señalar que el ingeniero polaco también proyectó el paseo Caracas y una Alameda, frente al cuartel San Carlos y la iglesia de La Trinidad, “probablemente el primer parque público en Venezuela”, según Zawisza. También diseñó en 1856 la iglesia de Antímano, finalmente inaugurada en 1870, convirtiéndose en la “primera obra neoclásica en Venezuela” (ZAWISZA, 1980: 81, 83).

En 1841 fue proyectado en Maracaibo, por el ingeniero Olegario Meneses, el palacio que alojaría al gobierno legislativo y municipal (MALDONADO, 1997: 87); pero no fue hasta mediados de la década de 1860 que el general Jorge Sutherland, presidente provisorio del estado, encomendó retomar el proyecto al ingeniero Gregorio Fidel

²⁰ “Tempranamente, en 1834 se creó un impuesto especial denominado subsidiario, que fue aplicado primero en Puerto Cabello con la finalidad de construir la carretera entre Puerto Cabello y Valencia. Este arancel se fue incrementando en el tiempo y en el espacio: primero se comenzó con el medio por ciento (0,5%) cobrado en Puerto Cabello en 1834; luego, en 1835 se incrementó al uno por ciento (1%) y se extendió a otros puertos nacionales que debían repartir su producto entre la provincia sede y otras entidades limítrofes. Después en 1839 se acrecentó al cuatro por ciento (4%) excepto para La Guaira, que gravaría el dos por ciento (2%), posteriormente, en 1854 se aumentó la partida de La Guaira al tres por ciento (3%). Este impuesto fue una fuente constante y exclusiva para construcción vial y portuaria, y llegó a representar más del veinticinco por ciento (25%) de las partidas nacionales de construcción”.

²¹ “Otras instituciones, como las gobernaciones provinciales, los concejos municipales y los jefes civiles fueron las encargadas de ejecutar las leyes, ordenanzas, resoluciones y programas, en tanto las administraciones regionales y municipales de rentas se encargaron de todo lo concerniente a las cargas tributarias y al ordenamiento de los impuestos”.

Méndez. Con gran carga simbólica, en vista de las tensiones federalistas y centralistas, el edificio se inauguró en su primera parte en 1868, pero como sede del ejecutivo regional, más tarde conocido como Palacio de las Águilas (PORTILLO, 2004: 25-27, **figura 3**).²² La cárcel de Caracas o Provincial fue diseñada en 1842 por el mismo Meneses y el alarife José Francisco Herrera, mientras que la Penitenciaría de Valencia, contratada en 1850 a Lutowski, fue seguida por la de La Guaira, diseñada en 1857 por Thomas Reed (MALDONADO, 1997: 60; ZAWISZA, 1989, II: 13-15). Mención aparte merece la inauguración, en 1854, del coliseo o teatro Caracas, con aforo de 1.200 personas, construido por el arquitecto Hugh Wilson, con carpintería de Policarpo Ulstrop, reformado posteriormente por Lutowski y Juan Hurtado Manrique (ARCILA, 1961, II: 513-14).



Figura 3. Palacio de las Águilas, Maracaibo, 1932, fotografía de José García Nebott, colección Biblioteca Nacional de Venezuela. Tomado de Portillo (2004).

²² La significación del edificio, en medio del contexto político, es resumida por el autor (PORTILLO, 2004: 27): “En el ambiente está (*sic*), como antecedentes, todas las negaciones que se le han hecho a la región: el asesinato, el 24 de enero de 1848, del diputado zuliano al Congreso Nacional, en el atentado al Poder Legislativo de aquel día en Caracas; el proyecto de un Estado independiente de 1858; la nueva Constitución del Zulia del 18 de enero de 1868, con el territorio de los Estados Mérida y Táchira, y por supuesto el ánimo de Sutherland de hacer del Zulia un país en el pleno sentido de la palabra”.

14. 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 anteceditas 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).²³ 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 monaguistas” (LANDA, 2021: 17-18).²⁴

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 1874.²⁵

²³ En este sentido, según cifras recogidas por la misma autora, “durante todo el segundo tercio del siglo XIX siempre hubo superioridad de las partidas dedicadas a cubrir la administración pública, con promedio menor al cuarenta y uno por ciento (41%); el segundo lugar lo ocupaba el componente militar, que promedió el treinta y dos por ciento (32%); luego le siguió el pago de la deuda pública con un diecinueve por ciento (19%); y después se encontraban las subpartidas para la inversión en obras públicas, señaladas dentro de los presupuestos de Interior y Justicia, Hacienda y de Guerra y Marina, cuyo promedio fue superior al ocho por ciento (8,4%). Detrás se encontraban las asignaciones eclesiásticas y finalmente estaban los ínfimos recursos señalados para gastos de educación media y superior”.

²⁴ Sin embargo, por otro lado, ayudó que el erario nacional pudo recibir otros recursos, como la progresiva venta de tierras públicas a particulares, la cual encontró marco en la Ley sobre averiguación, mensura, deslinde y venta de tierras baldías, promulgada el 10 de abril de 1848, durante la primera administración de José Tadeo Monagas.

²⁵ Ver *infra* “MOP: vías de comunicación, acueductos y puertos”.

“(…) la única disciplina que llegó a cultivarse con fruto evidente fue la geografía”

José Rafael Lovera, *Codazzi y la Comisión Corográfica. 1830-1841* (1993)

Avances disciplinarios: matemáticas, ingeniería y geografía

15. 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).

16. 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).²⁶ 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 Intituto 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).

17. En 1833 egresaron de la Academia los primeros agrimensores; cuatro años más tarde lo hicieron los ingenieros: Olegario Meneses, Egidio Troconis, Juan José Aguerrevere 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).

18. 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 economía nacional – estuvo representado, en la temprana república, por la Sociedad Económica de Amigos del País (SEAP), la cual trató de recuperar el pasado

²⁶ Ver *infra* “Ingenieros, arquitectos y artesanos”.

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: Pedro Briceño Mendes, Francisco Rodríguez del Toro, Francisco Javier Yanes, José Raafel Revenga, Santiago Mariño, José Manuel Lizarraga, José Ventura Santana, Pablo Gascue, Juan de Escalona, Pedro Pablo Díaz, Juan Rodríguez del Toro, Manuel Felipe de Tovar, Juan Martínez, Agustín Ibarra, Domingo Navas Spinola, Pedro Machado, Juan Rivero, José Gabriel Camacho, José Ignacio Díaz, Elías Mocatta, Lorenzo Xedler, Juan José Echezuría, José Ángel Álamo, Bernardino Caballero, Felipe Fermín Paúl, José Hernández Sanabria, Juan Tomás Zaldarriaga, José Luis Cabrera, José María Pelgrón, José Manuel Otero, Lino de Clemente, José Antonio Rosales, Carlos Arvelo, Juan Bautista Arismendi, Miguel Rola Skibicki, Francisco Avendaño, Miguel Piña, Juan Manuel Cajigal, Vicente Aramburu, José María de Rojas, Juan Nepomuceno Chaves y Francisco Gárate. Posteriormente se incorporaron: Valentín Espinal, Domingo Briceño y Briceño, José Domingo Duarte, Wenceslao Urrutia, Isidro Vicente Osío, José Gabriel Lugo, Juan José Romero, Juan Manuel Manrique, Carlos María Ortega, Rafael Acevedo Demetrio Lossada, Raimundo Rendón Sarmiento, Rafael María Baralt, Claudio Viana, Judas Tadeo Piñango, Carlos Soubllette, Francisco Hernáiz, Manuel Muñoz, John Alderson, Ignacio J. Chaquet y Pedro Quintero, entre otros (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).

19. 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 Avelado 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.²⁷

“La primera visión de la ciudad es impresionante, pero no puedo dejar de decir que me decepcionó. Si fue así desde lejos, como sería al ver la ruina, la desolación y la falta de cualquier cosa que pudiera llamarse comodidad o esperanzas de vida social al entrar más en contacto con sus destrozados restos...”.

Sir Robert Ker Porter, *Diario de un diplomático británico en Venezuela* (1842)

Postales de viajeros: capital sin palacios²⁸

20. La revisión urbana de los pinitos republicanos que este capítulo ha intentado hacer - desde la demografía y la corografía hasta los avances disciplinarios, pasando por las primeras instituciones y obras emprendidas - puede ser completada con las postales legadas por los viajeros a su paso por Caracas. Aunque no incluyan las del interior, tales impresiones no solo ayudan a poner la capital venezolana en perspectiva internacional, o al menos latinoamericana, sino también enriquecen, en tanto invalorable fuente primaria, la aproximación de *historia cultural urbana* de la que este trabajo es parcialmente tributario.²⁹ Por lo demás, al contrastar con otras urbes visitadas antes por los viajeros, las impresiones de estos nos permiten colorear el paisaje edilicio y cultural de la modesta capital poscolonial, lo cual nos permitirá apreciar mejor los avances a ser revisados en períodos posteriores.

En el albor republicano, antes incluso de la separación de Venezuela de la Gran Colombia, el *Diario* de sir Robert Ker Porter, primer cónsul de su majestad británica

²⁷ Ver *infra* “Ingenieros, arquitectos y artesanos”.

²⁸ Me apoyo en pasajes de Almandoz (2006: 45-57).

²⁹ Ver en la introducción las secciones “Abordajes latinoamericanos: historia cultural, social y profesional” y “Derivaciones hacia la historia urbana y urbanística en Venezuela”.

entre 1825 y 1842, capta postales venerables de la capital que despertaba a la vida republicana, donde se cruzan los héroes independentistas con la ruina de la guerra y el terremoto de 1812 (PORTER, 1997). En el culto estilo digno de un viajado ministro brasileño, también destaca la relación de las estadías en Caracas de Miguel María (Consejero) Lisboa, primero en la década de 1840 y después a comienzos de la siguiente, como parte de su largo periplo diplomático por Venezuela, Nueva Granada y Ecuador (LISBOA, 1954, 1992).

Salpicada por la hilaridad y curiosidad propias de un neoyorquino arribando a la rústica capital venezolana, otra crónica apareció en *Harper's New Monthly Magazine* en 1858, y ha sido tradicionalmente atribuida, como ya se señaló, al norteamericano H. E. Sandford (SANDFORD, 1858, 1962). Un diagnóstico más sesudo y pesimista del atrasado país y de su capital nos legó el húngaro Pal Rosti, reformista que viajó a través de América del Norte y Cuba, tras haber estudiado fotografía en París, al cerrar la década de 1850 (ROSTI, 1968). También destacan, como ya se adelantó, las impresiones caraqueñas incluidas por Edward Eastwick en *Venezuela or Sketches of Life in a South American Republic* (1868), que más que una evaluación financiera, resultó ser también divertida relación de las anécdotas del Comisionado inglés en la república al borde de la bancarrota (EASTWICK, 1868; 1959).³⁰ Y en ese mismo año de 1868, el país fue visitado por el explorador alemán Friedrich Gerstäcker; la relativa indulgencia de su reporte es en parte explicable, como se dijo, por la calurosa acogida que sus compatriotas le dispensaron durante la Semana Santa pasada en la capital (GERSTÄCKER, 1968).³¹

21. Si bien mejoraría tras los más de quince años vividos por el diplomático en el país de Páez, cuando los afectos y las relaciones lo tornarían más condescendiente, fue decepcionante la impresión inicial de sir Robert Ker Porter al subir de La Guaira a la capital, adonde había sido despachado como cónsul británico:

“La primera visión de la ciudad es impresionante, pero no puedo dejar de decir que me decepcionó. Si fue así desde lejos, como sería al ver la ruina, la desolación y la falta de cualquier cosa que pudiera llamarse comodidad o esperanzas de vida social al entrar más en contacto con sus destrozados restos. Pasamos calles enteras hundidas y cubiertas de yerba, las casas sin techo con hermosos árboles crecidos saliendo por las ventanas mohosas, sombreando los restos enterrados de familias enteras, cuyas paredes domésticas se habían convertido en su mausoleo” (PORTER, 1997: 55-56).

Aunque quizás menos ruinoso y fúnebre, esa chatura de la naciente capital republicana, advertida por Ker Porter, prevalecería en las décadas venideras. Venciendo los obstáculos de la localización inaccesible, la primera impresión notada por Sandford fue la chata silueta caraqueña, solo interrumpida por la torre de la catedral y la plaza Mayor, la cual se le antojó a Eastwick, sin embargo, que era "tan grande como Portman Square" (SANDFORD, 1858: 188; EASTWICK, 1868: 47). Gerstäcker se sorprendió algo de la extensión total de Caracas, sin percatarse de que

³⁰ Algunos de los capítulos de la obra habían aparecido en *All the Year Round*, publicación dirigida por Charles Dickens.

³¹ Edición original: *Neue Reisen durch die Vereingiten Staaten, Mexico, Ecuador, Westindien and Venezuela*. Berlin, S.W: Neufeld & Henius.

el exiguo damero y el perfil de techos rojos habían permanecido intactos desde la época colonial; en cambio, la impresión general de "un patio de ladrillos rodeado de un jardín" recordó a los anglosajones la insignificancia de la otrora capital provincial del Imperio español (SANDFORD, 1858: 188; EASTWICK, 1868: 47; GERSTÄCKER, 1968: 21, **figura 4**).

El atraso económico y el estancamiento urbano prevalecían asimismo en la Caracas republicana. Tras más de cuarenta años, los devastadores efectos del terremoto de 1812 se podían notar en la "ciudad de los muertos", tal como fue apodada con saudades por el húngaro y el brasileño (LISBOA, 1954: 73; ROSTI, 1968: 47-52). En vista de tantas calamidades, el comisionado victoriano, perturbado además por el repicar del carillón de la catedral al amanecer, ironizó, con humor muy inglés, sobre el inhóspito destino que aguardaba a eventuales compatriotas visitantes: "si no fuera por terremotos, plagas epidémicas de insectos, revoluciones trienales y el sonar de las campanas, habría pocos lugares más deseables para residir" (EASTWICK, 1959: 49, 54, traducción propia).³²

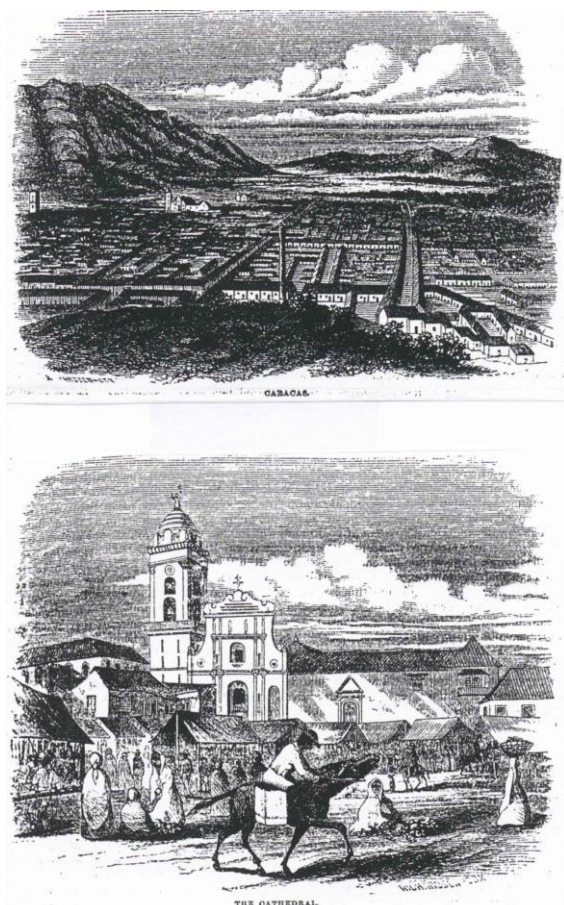


Figura 4. Estampas de Caracas a mediados del siglo XIX. Tomado de Sandford (1858).

22. Además de esas impresiones infortunadas, achacables a catástrofes naturales y políticas, la arquitectura mediocre confirmaba la chatura de la otrora capital colonial.

³² "were it not for earthquakes, epidemic insect plagues, triennial revolutions, and bell ringing, there would be few more desirable localities for a residence".

Mirando a través de los postigos abiertos para las procesiones de Semana Santa, Gerstäcker apreció las innovaciones decorativas de los caraqueños en los tradicionales patios y aposentos de las casas coloniales de un piso, las cuales constituían casi la totalidad de la ciudad (GERSTÄCKER, 1968: 27-28). Pero en relación con la arquitectura pública, el resto de los visitantes dejó claro que ninguno de los edificios merecía especial atención: aunque recordaron vagamente a Rosti el estilo "jesuítico" de Budapest, ni la fachada ni el interior de la catedral ofrecían nada "digno de notar, excepto la tumba de Bolívar" (ROSTI, 1968: 60). Más que sencilla, la municipalidad podía considerarse de mal aspecto, según Sandford (SANDFORD, 1858: 191). Y para el severo diplomático brasileño, el así llamado palacio de Gobierno era "una buena casa y nada más, sin ninguna pretensión arquitectónica exterior", impresión confirmada por el gringo en relación con el palacio Arzobispal (EASTWICK, 1868: 65; LISBOA, 1954: 68; SANDFORD, 1858: 246).³³

La falta de palacios auténticos era ahondada por la infraestructura precaria. Debido a las bajas expectativas que tenía antes de llegar, Gerstäcker confesó su asombro porque la capital venezolana tuviera luz de gas, aunque Lisboa la encontrara defectuosa (GERSTÄCKER, 1968: 21; LISBOA, 1954: 71). Sin embargo, arribando de Nueva York, era comprensible la sorpresa de Sandford con el ruralismo del centro caraqueño: "Al pasear por las calles - trazadas con alguna regularidad - nos sorprende su estrechez, la mala pavimentación, el hallar aceras solo raras veces, y la completa ausencia de vehículos con ruedas, excepto carretas cargadas de café" (SANDFORD, 1962: 216).³⁴

La desigualdad del pavimento fue constatada por Eastwick, quien incluso sufrió tortícolis al sortear su calesa los huecos de las calzadas caraqueñas. Y no viendo siquiera carruajes en esas calles lúgubres, Rosti resintió desesperado – y por vez primera en su periplo interamericano - cuán lejos se encontraba de Europa y la civilización, tal como el húngaro confesaría años más tarde a sus compatriotas (EASTWICK, 1868: 37; ROSTI, 1968: 48).

A pesar de la desolación que causara a visitantes como Rosti, la pequeña capital fue acogedora con las escasas, pero industriales, colonias extranjeras, especialmente de británicos y alemanes. Además de un cementerio judío que databa de 1830, el de los Hijos de Dios fue proyectado por Olegario Meneses y abierto en 1842 (MALDONADO, 1997: 60). La capital diminuta, pero ecuménica, también albergaba un "Cementerio de los Ingleses", comenzado por sir Robert Ker Porter en la década de 1830. Estaba asimismo el así llamado "Cementerio de los Alemanes", bendecido en 1856, donde de hecho eran enterrados protestantes y judíos. Aunque originalmente sembrado con cipreses que daban un exótico toque romántico a la chata silueta tropical, el comisionado inglés notó en su visita que las tumbas de los extranjeros lucían más bien descuidadas y cubiertas de hierba (EASTWICK, 1868: 51-52; NAZOA, 1987: 88). A pesar de este abandono, el embajador británico en Caracas, R. T. Middleton, quería finalizar sus días en la "eterna primavera" de esta ciudad que estaba "a un paso del Paraíso"; así lo confesaría al visitante estadounidense William Eleroy Curtis, al final

³³ En relación con Sandford, valga decir que la versión española ha traducido erróneamente la ligera referencia al palacio Arzobispal en tanto uno de los edificios céntricos como si éste fuera una notable excepción (SANDFORD, 1962: 246). Por el contrario, después de la rápida referencia al "palacio del arzobispo", Sandford de hecho añade que "ninguno de estos edificios merece atención especial alguna" (SANDFORD, 1858: 191).

³⁴ H.E. Sandford, "Caracas en 1858", p. 216.

de una carrera diplomática que había llevado a Middleton a París, Madrid, Ciudad de México, Buenos Aires y Brasil (CURTIS, 1868: 265).

23. El desdén de Rosti para con Caracas debió en mucho a su falta de contacto con la mejor sociedad criolla, tal como el mismo visitante lamentó al final de su estadía de un mes. El húngaro fue invitado una vez a un baile en una casa de alcornica, donde pudo comprobar que danzas europeas, como las polcas y los valsos, estaban tan de moda como en La Habana. Al ser las procesiones de la Semana Santa de 1857 otro momento culminante de su visita, Rosti parangonó, con ironía, que el principal entretenimiento de los caraqueños era asistir a la iglesia, tanto como el de los parisinos pasear por los bulevares. Con todo y ello, la impresión general de la vida pública capitalina resultaba desoladora:

"Caracas torna melancólico al extranjero que se ha acostumbrado al ruido constante de las grandes ciudades; un silencio mortal reina en la ciudad semiderruida, donde están ausentes el movimiento comercial e industrial y aún falta el ruido de los carruajes. No hay salas de fiesta ni teatros; ni siquiera paseos; vida social sólo puede hallarse en los círculos más íntimos" (ROSTI, 1968: 63).

Al no haber accedido a círculos más selectos, Rosti no pudo apreciar el refinamiento y la urbanidad de la oligarquía caraqueña, notados en cambio por otros visitantes convidados a casonas de abolengo. Por ser primer cónsul británico y haber permanecido quince años en la capital, así lo atestiguó sir Robert Ker Porter desde su misma llegada, aunque con los resquemores de un diplomático europeo (PORTER, 1997: 56-58). El refinamiento era notable también en los gustos comerciales de la élite: una considerable variedad de tiendas con mercancía importada se alineaba a lo largo de la calle del Comercio, "la calle aristocrática de la ciudad", tal como la catalogó Sandford (SANDFORD, 1858: 189, 191). Sin embargo, el aspecto de esta era incomparable con las principales rúas cariocas, por no hablar de las europeas, según acotara el exigente consejero Liboa:

"Las tiendas y los comercios ocupan principalmente las calles de las Leyes Patrias y del Comercio, entre la Plaza de San Francisco y la de San Pablo. En ellas se encuentra gran profusión de almacenes y de quincallería inglesa, francesa, alemana y americana. Pero el lujo y aspecto están muy lejos de parecerse no sólo a los espléndidos almacenes de Londres y de París, sino incluso al de nuestras calles de Ouvidor y Quintada" (LISBOA, 1954: 68).

Tal variedad de comercio extranjero no solo se debía a que Caracas era la única ciudad venezolana con patrones urbanos requeridos por marchantes europeos, sino también respondía a la obsesión de la oligarquía por la moda francesa e inglesa. Era este tema frecuente en las refinadas tertulias de los pequeños salones. A diferencia de las nativas de La Habana, quienes todavía llevaban velo y mantilla, las agraciadas damas caraqueñas preferían imitar la vestimenta gala, lo cual no solo fue considerado "de mal gusto" por el reformista Rosti, sino también inapropiado para la belleza hispana; con respecto a los caballeros, el húngaro también notó que los fracs y las levitas estaban confeccionados en pesados materiales europeos, resultando por ende inadecuados para el clima tropical (ROSTI, 1968: 64). Más preocupado por los aspectos democráticos de la indumentaria, el americano hizo notar "la gran uniformidad del vestido, o más bien la falta de éste" para el populacho, encontrando a

las damas "un poco exageradas en las modas europeas, muy enjoradas, adornadas y con muchos encajes" (SANDFORD, 1858: 188, 198, traducción propia).³⁵ Sin dejar de alabar la belleza natural de las caraqueñas, Gerstäcker también estimó pomposo en demasía el diario despliegue de maquillaje y trajes de cola, llevados por las señoras durante las procesiones de Semana Santa, sobre todo considerando la gravedad y el recogimiento que, como puritano, atribuía a la verdadera efeméride cristiana (GERSTÄCKER: 1968: 27). En cambio, la sofisticación del diplomático brasileño pareció regodearse en el esnobismo indumentario de la élite caraqueña:

"En la capital, el traje de los elegantes no difiere de los de París y Londres, los jóvenes caraqueños son pintureros y caprichosos para vestir, y el tamaño de la cintura de un chaleco o el corte del borde de una casaca son cosas que se observan y se discuten. Las señoras, postergando quizá sin razón los estilos de Castilla y Andalucía, se alistan todas ellas bajo la poderosa bandera de *El pequeño correo de las damas*. Pero las modas parisienses no llegan a Caracas con la misma diligencia, prontitud y regularidad con que llegan a Río, lo que da lugar a que algunas caraqueñas, utilizando las facilidades que les proporcionan sus activas correspondencias de París, que les inician con anticipación en los importantes arcanos de los *Baisiens* y de los *Constantins*, se anticipen y brillen sobre los demás" (LISBOA, 1954: 86).

24. La avidez por la moda se alimentó de revistas como *La Guirnalda*, dedicada a la alta costura parisina y la literatura europea en general. El interés en esta última se manifestó en la difusión del francés, el inglés e incluso el alemán como principales lenguas extranjeras, especialmente entre los jóvenes caraqueños beneficiarios de las relativas "facilidades de comunicación" con Europa y Estados Unidos (LISBOA, 1954: 86; GERSTÄCKER, 1968: 22). Apartando los viajes de los criollos pudientes al exterior, los adelantos del siglo solo estaban representados por el popular "telégrafo", alambre que conectaba a Caracas con La Guaira; desde aquí, el así llamado "paquete" trasladaba quincenalmente pasajeros y correspondencia hasta Saint Thomas, posesión danesa en el Caribe que servía como punto de trasbordo internacional (SANDFORD, 1858: 191).³⁶ Con intercambio tan precario con el mundo, costaba hartos a las damas de Caracas estar tan *à la mode* como las de Río, adonde el servicio telegráfico, entre otros, había llegado desde la década de 1850, al igual que a México, Cuba, Chile y Argentina (ALMANDOZ, 2018: 65-68; HALPERIN, 2005: 230-231; RIPPY, 1944: 30).

A pesar de todo, las damas y los caballeros caraqueños se las apañaban para estar al día con las últimas modas europeas y la vida de mundo en general, como si trataran de compensar en lo doméstico la sofisticación faltante en su capital. Invitado a cenar en casa de sus anfitriones, Eastwick fue ciertamente "sorprendido con la elegancia de su menaje. La casa era de un piso de alto, pero tenía muchas habitaciones. El salón, por ejemplo, era de sesenta pies de largo y veinticinco de ancho, y amueblado como un salón de primera clase en París" (EASTWICK, 1868: 38, traducción propia).³⁷ Y realzando ese decorado, el salón era seguramente *entretenu* según la preceptiva de los

³⁵ "the great uniformity as to costume, or rather want of it"; "a little exaggerated on European fashions, much bejewelled, belated and ornamented".

³⁶ El "paquete" era una goleta cuya denominación deriva del inglés *packet boat*.

³⁷ "surprised at the elegance of his ménage. His house was but one story high, but there were many fine rooms in it. The drawing room, for example, was about sixty feet long and twenty-five broad, and furnished like a first-class saloon in Paris".

varios manuales de urbanidad y etiqueta de la sociedad oligárquica, tales como las *Lecciones de buena crianza, moral y mundo* (1841), de Feliciano Montenegro Colón, y el *Manual de urbanidad y buenas maneras* (1853), de Manuel Antonio Carreño, entre otros en boga (CARREÑO, 1857; MONTENEGRO, 1851; GONZÁLEZ STEPHAN, 1995).³⁸

En vista de todo ese refinamiento privado, y a pesar de las restricciones físicas, económicas y sociales que hicieron a Rosti sentirse alejado de la civilización, Gerstäcker afirmó que las familias cultas en Venezuela estaban más cerca de Europa que en cualquier otro país suramericano (GERSTÄCKER, 1968: 22). Sin embargo, al reunirse en sus europeizados salones, los caraqueños linajudos anhelaban acaso un decorado urbano digno del refinamiento de sus casonas, tal como el consejero Lisboa pareció advertir con perspicacia. Evidenciaba ese desfase el mayor drama de la pequeña ciudad poscolonial: Caracas era una capital con salones, pero sin palacios, y así permanecería hasta la llegada de Antonio Guzmán Blanco.

³⁸ Tal como lo reconocen en las introducciones a las ediciones originales de sus obras, los tratadistas criollos habían sido inspirados por autores franceses e ingleses de la moralidad y la etiqueta, tales como Charles Pineau Duclos, Elisabeth Félicie Celnart, Alfred Guillaume Comte d'Orsay y Philip Dormer Stanhope, Earl of Chesterfield.

IV Arte urbano guzmancista

"The President's travels in various parts of Europe, and especially his residence in England, France and the United States, had afforded him opportunities of examining and becoming acquainted with the latest results of civilization; and, to a person of his naturally acute perceptions, it must have shown the advantage, nay, the absolute necessity, of stable government for the development of a country's resources".

James Mudie Spence, *The Land of Bolívar or War, Peace and Adventure in the Republic of Venezuela* (1878)

“Era sumamente distinguido. Poseía una buena educación. Se comportaba como un conquistador. Era de buena familia y hombre culto en el sentido limitado que se le daba a esta palabra en la Venezuela de su tiempo”.

Thomas Rusell Ybarra, *Un joven caraqueño* (1942)

Semblanza urbana del Ilustre Americano

1. Superar el rezago urbano de la capital poscolonial, en medio de la república desarticulada, se convirtió en fijación para un político que, desde joven, seguramente escuchó los anhelos progresistas de los aristócratas caraqueños, cuyos salones frecuentaba. En efecto, tras llegar a la presidencia de Venezuela en la década de 1870, Antonio Guzmán Blanco (1829-1899) inició uno de los más ambiciosos proyectos de modernización republicana en el siglo XIX latinoamericano, excediendo las posibilidades de transformación del país endeble y su capital diminuta. A lo largo de sus tres períodos presidenciales - "Septenio" (1870-77), "Quinquenio" (1879-84) y "Aclamación" o "Bienio" (1886-88), separados por dos entreactos ambientados en Europa - Guzmán Blanco protagonizó una larga y fascinante saga política del siglo XIX venezolano: el "guzmanato".

Antes de adentrarnos en los avances institucionales y disciplinarios del período, conviene bosquejar una semblanza urbana del caudillo *sui generis*. Habiendo estudiado en la prestigiosa escuela dirigida por Feliciano Montenegro Colón - autor de uno de los referidos manuales de urbanidad, en boga en la Venezuela decimonónica - la primera particularidad de Guzmán provenía de su distinción natural y educación cuidada, pronto advertidas por aquellos que le trataron. Secretario de Joaquín Crespo, el colombiano Alirio Díaz Guerra - quien lo conociera al comienzo de su exilio, durante el Bienio – bosqueja, en *Diez años en Venezuela (1885-1895)* (1933), un retrato donde la nobleza hispánica parecía haberse acentuado con la edad:

“Guzmán Blanco poseía porte elegante, aristocrático, erecto; sus facciones, de perfil clásico, revelaban estirpe noble; entre las multitudes sobresalía por su talla y por su aspecto dominador y soberbio. En la época en que lo conocí, ya su edad era avanzada, mas, a despecho de ello, no perdía la solemnidad que le daba su figura y que completaba la blancura de su cabello y de su barba. Imposible negar que exhibía los rasgos de un antiguo caballero feudal” (DÍAZ GUERRA, 1933: 95).

Las buenas maneras completaban esa distinción natural, rara combinación entre toscos gobernantes criollos de antes y después. Así hubo de ser reconocido por el cronista venezolano Thomas Russell Ybarra, nacido en Boston, pero criado en la Caracas guzmancista; a pesar de que su padre, el general Alejandro Ibarra Rivas, convirtiéndose en acérrimo enemigo del autócrata, el autor de *Young Man of Caracas* (1942) recordó al prohombre que conociera de niño:

“Antonio Guzmán Blanco fue único en la historia de Venezuela. Otros dictadores venezolanos han sido hombres rústicos, de escasa educación y de más baja condición social, que lograron salir adelante porque tenían madera de jefes. Páez el Centauro, el legendario lugarteniente de Bolívar en la guerra de independencia, era de esta clase de individuos, al igual que Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez. Tenían características muy singulares y no exhibían ninguno de aquellos rasgos que todo el mundo asocia con el ancestro español: elegancia, distinción y buenos modales.

“Pero Guzmán Blanco los tenía todos. Era sumamente distinguido. Poseía una buena educación. Se comportaba como un conquistador. Era de buena familia y hombre culto en el sentido limitado que se le daba a esta palabra en la Venezuela de su tiempo” (YBARRA, 1969: 62).³⁹

2. Al porte y al donaire, a la crianza y la educación se sumaron el cosmopolitismo y los refinamientos cultivados durante sus oficios diplomáticos, de los que mucho derivó el gobernante para su *élan* modernizador. Recién graduado de abogado en 1856, cuando cortejaba a Luisa Teresa Giuseppi, nieta del general José Tadeo Monagas, entonces presidente, Guzmán Blanco fue designado cónsul en Filadelfia y Nueva York, asumiendo posteriormente la secretaría de la Legación en Washington, hasta completar dos años en Estados Unidos (PÉREZ VILA, 1997: 625-626). Ya como ministro de Relaciones Exteriores y de Hacienda del gobierno de Juan Crisóstomo Falcón, en 1863 negoció pingües empréstitos y acuerdos en Gran Bretaña. Al año siguiente fue nombrado ministro plenipotenciario ante las cortes de Londres, Madrid y París, donde conoció a su admirado Napoleón III, a la emperatriz Eugenia de Montijo y al duque de Morny; con uno de los vástagos del hermano ilegítimo y consejero político del emperador casaría la primogénita de Guzmán con Ana Teresa Ibarra, su esposa desde 1867 (POLANCO, 1992: 105-107, 204; ROJAS, 1972).

Ora con almacenes como La Samaritaine, ora con los *grands travaux* de Haussmann, los cuales trataría de emular en Caracas desde el Septenio, la capital del Segundo Imperio seguro deslumbró al Ilustre Americano, con la mundanidad cantada en las operetas de Offenbach y Meyerbeer. Una de este último, por cierto, *Robert Le Diable*,

³⁹ "Unlike former Venezuelan dictators, Antonio Guzmán Blanco was unique in Venezuelan history. Other dictators in Venezuela have been uncouth men of little education and less social standing, who forced their way to the front because they had in them the raw material of leadership. Páez, the Centaur, Bolivar's fantastic lieutenant of the war of independence, was of this brand; and Cipriano Castro and Juan Vicente Gomez's uncouthness stuck out all over them; they showed almost nothing of those traits that the world associates with a Spanish heritage - elegance and distinction and good manners. / "But Guzmán Blanco had all of these. He was strikingly handsome. He had natural breeding. He carried himself like a conqueror. He was of good family. He was a man of education - in the limited sense in which that term was understood in the Venezuela of his epoch." (YBARRA, 1943: 188).

fue montada en el teatro Guzmán Blanco en noviembre de 1884. Ya para entonces, concluido el Quinquenio, el expresidente, investido de nuevo como ministro plenipotenciario, presentaba sus credenciales ante la reina Victoria (POLANCO, 1992: 105-107, 204; ROJAS, 1972).

Y todo ese bagaje internacional era otra rareza para un gobernante criollo. Así lo resaltó el inglés James Mudie Spence en *The Land of Bolívar or War, Peace and Adventure in the Republic of Venezuela* (1878), reporte de su estadía en el país del Septenio:

“Los viajes del Presidente por varias partes de Europa, y especialmente su residencia en Inglaterra, Francia y los Estados Unidos, le han permitido oportunidades de examinar y familiarizarse con los últimos resultados de la civilización; y, para una persona de sus percepciones naturalmente agudas, debe haberle enseñado la ventaja, más aun la absoluta necesidad, del gobierno estable para el desarrollo de los recursos de un país” (SPENCE, 1878, I: 106-107, traducción propia).⁴⁰

3. Aleccionándolos, ciertamente, sobre los beneficios de la civilización moderna para el progreso nacional, los largos viajes por Europa, y especialmente a París, habituaron a los Guzmán Ibarra, al mismo tiempo, al menaje refinado y al brillo social. Como advierte Tomás Polanco Alcántara en su biografía del Ilustre Americano, la adicción familiar a *la vie parisienne* ya era ostensible en la casona presidencial durante el Septenio, adonde atuendos, peluqueros y cocineras eran traídos de la capital gala desde comienzos de la década de 1870 (POLANCO, 1992: 367-368). Ya para el Bienio, los trajes de Ana Teresa no solo eran encargados a la meca de la moda "cada primavera y otoño", sino que también eran exhibidos para asombro de las damas caraqueñas, invitadas a la mansión guzmancista para contemplar los fastuosos *trousseaux*. Como lo atestiguara en su libro *The Capitals of Spanish America* (1888), la novelería de la primera dama venezolana no había sido presenciada por el gringo William Eleroy Curtis en ninguna otra sociedad hispanoamericana:

“En una habitación aladaña a la cámara hay grandes escaparates, como los que se encuentran en el taller de una modista, en los que los tesoros (de la señora Guzmán Blanco) están siempre colgados; y cuando quiera que el dictador ofrece una recepción, este guardarropa es abierto a los visitantes - una nueva e insólita idea que da gran placer a las damas venezolanas” (CURTIS, 1888: 284, traducción propia).⁴¹

Estas extravagancias de los Guzmán no parecen haber complacido el sencillo gusto del gringo, sorprendido ante estos despliegues farolones. Por lo demás, la residencia

⁴⁰ "The President's travels in various parts of Europe, and especially his residence in England, France and the United States, had afforded him opportunities of examining and becoming acquainted with the latest results of civilization; and, to a person of his naturally acute perceptions, it must have shown the advantage, nay, the absolute necessity, of stable government for the development of a country's resources".

⁴¹ "In a room adjoining the chamber are a number of large glasscases, like those in a modiste's shop, in which her treasures are always hang; and whenever a reception is given by the dictator this wardrobe is open to the visitors - a new and novel idea, but one which gives the ladies of Venezuela a great pleasure".

privada de la familia le resultó lujosamente tapizada y decorada con obras de artistas europeos; "pero hay un brillo tan vivo en los frescos, en las telas y en el mobiliario que uno desea que esta gente tropical con tanto dinero tuviera un poco más de refinamiento del gusto", Curtis *dixit* (CURTIS, 1888: 290, traducción propia).⁴² Era una reacción compartida por muchos de los que conocieron al "autócrata civilizador" y su familia en las postrimerías del guzmanato, cuando – siguiendo las biografías de Díaz Sánchez y Rondón Márquez – fueron tildados de rastacueros y *brésiliens*, según el término aplicado a los ricos latinoamericanos que frecuentaban los salones europeos (RONDÓN MÁRQUEZ, 1952: 5, 13; DÍAZ SÁNCHEZ, 1950: 590-591).

4. Las mansiones de los Guzmán Ibarra en Caracas y París almacenaban, sin embargo, más que menaje extravagante. Las bibliotecas privadas de don Antonio en ambas capitales reflejaban una vasta y variada agenda de lecturas. Guías de viaje de ciudades americanas y europeas, tratados de ingeniería y arquitectura, junto a biografías de Napoleón I, fueron apenas algunas estaciones de su itinerario intelectual (PARRA, 1892). Estas biografías no solo confirmaban la admiración del estadista venezolano por el emperador francés, sino también la ya legendaria ambición de aquel, la cual es tradicionalmente atribuida al arquetipo napoleónico.

Allende la presencia intelectual del primer Bonaparte en las bibliotecas guzmancistas, la influencia de Napoleón III tuvo, al parecer, bases históricas más concretas. Ello si se juzga por las sucesivas visitas de Guzmán al París del Segundo Imperio, así como por el matrimonio de la mayor de sus hijas con el hijo del duque de Morny, hermano ilegítimo y consejero político de Luis Napoleón. Además de su "perilla y bigote a lo Napoleón III", advertida por Pedro Emilio Coll en una de sus crónicas (COLL, 1980: 401),⁴³ la imitación política que Guzmán Banco hiciera del último emperador galo tiende a ser buscada en el inflado ego de aquel. Sin embargo, la semejanza no puede ser predicada de la inclinación napoleónica al socialismo, especialmente si se considera que el gobernante francés ya había caído en desgracia política para comienzos del guzmanato (DÍAZ SÁNCHEZ, 1950; GIL FORTOUL, 1953-1954, III: 136; POLANCO, 1992: 566-568). En todo caso, la supuesta imitación que Guzmán hiciera de Napoleón III siempre ha dado pábulo al debate sobre el remedo del Segundo Imperio en la Caracas guzmancista, cuestión que será discutida más adelante.⁴⁴

Guzmán Blanco puede entonces ser visto, en conjunto, como una de las figuras más polémicas de la historia venezolana, todavía enfrentado a un juicio político explicable desde dos perspectivas. Por un lado, el "gran estafador" ha sido tildado de cosmopolita víctima del esnobismo, quien con frecuencia reprimió su venezolanidad y acarició el "sueño dorado" de vivir en Europa, tal como él mismo lo confesara en algunas cartas a Ana Teresa (CASTELLANOS, 1969: 13, 176, 454; MARSLAND Y MARSLAND, 1954: 189-210).⁴⁵ El rastacuero no solo prefería *la vie parisienne* a la caraqueña, sino también renegó con frecuencia de las pintorescas expresiones de sus compatriotas en el exterior, aunque añorara los platos criollos durante sus largas

⁴² "but there is such a vivid brilliancy in the frescoing, in the fabrics, and the furniture that one wishes these tropical people who had so much money had a little more refinement of taste".

⁴³ La imagen de la perilla y el bigote está tomada de p. 401.

⁴⁴ Ver *infra* "Haussmann en Caracas: saga napoleónica y arte urbano".

⁴⁵ Guzmán Blanco a Ana Teresa Ibarra, 3-IX-1870, 14-IX-1879.

temporadas galas (COLL, 1980: 402; DÍAZ SÁNCHEZ, 1950: 590-591; RONDÓN MÁRQUEZ, 1952: 5, 13).

Por otro lado, el supuesto caudillo se las ingenió para acumular una vasta cultura internacional, que le hizo el más versátil líder venezolano hasta la mitad del siglo XX; con la excepción de Bolívar, y acaso Páez, Guzmán Blanco fue el primer presidente venezolano en conjurar y balancear las fuerzas arcaicas y modernas que dieron forma a la república liberal. En este sentido, el César venezolano reflejó la inexorable esquizofrenia de la élite caraqueña del XIX, escindida entre la sofisticación urbana y la tosquedad rural (LOMBARDI, 1982: 161, 190-191).⁴⁶ Aunque su largo juicio como dictador o presidente no haya concluido todavía, una sentencia resulta consensual desde hace mucho: el "Ilustre Americano" - título que le fuera conferido por el congreso venezolano en 1873 - encarnó la única autocracia ilustrada de nuestra historia republicana.

“‘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’”.

Antonio Guzmán Blanco a James Mudie Spence, *The Land of Bolivar or War, Peace and Adventure in the Republic of Venezuela* (1878)

“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”.

Antonio Guzmán Blanco, "Carta del general Guzmán Blanco al director de 'La Liberté'" (1879)

Liberalismo y progreso, industrialismo y civilización

5. La primera vez que 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).

⁴⁶ Por otra parte, don Alfredo Boulton, en carta al autor (7-IX-1994) de este trabajo, manifestó su admiración por la cultura intemacional del Ilustre Americano: "Guzmán Blanco fue nuestro primer presidente en poseer una cierta cultura intemacional, por cuya razón fue quien inicio la modification de Caracas... El mote de 'afrancesado' que algunos ignorantes, despectivamente, le han dado, sirve no tanto para calificar a Guzmán Blanco sino para juzgar la capacidad intelectual de esas gentes."

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 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).

6. 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).⁴⁷

⁴⁷ "The negroes are particularly eager to learn and the average attendance of the blacks is very much greater than that of white children, and out of proportion of the population. The ratio of illiteracy is greater among the whites than among the negroes, and people are beginning to complain that servants are being spoiled by education".

Junto a las reformas sociales, Curtis celebró la recuperación financiera de la otrora república en bancarota: "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 ORDOSOITI, 1998: 25-66).⁴⁸

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).

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 FRECHILLA, 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.

7. 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.

⁴⁸ "the credit of the Government has been improved, its debts reduced, and the interest to its creditors is for the first time in history paid promptly, in full and in advance".../ "the uncrowned king of Venezuela, the man whose authority is more absolute in this republic than is that of any king of Europe in his own dominions". Sobre otras medidas educativas y culturales tomadas durante el Septenio, ver Enrique Alf González Ordosgoiti (1998: 25-66).

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).⁴⁹

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 desdejar 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).⁵⁰

⁴⁹ "The history of nations showed a succession of epochs in which they advance from fishing and hunting to pastoral life and then to agriculture, but the crowning glory of civilization is the epoch of manufactures. 'Venezuela', said he, addressing himself to me, 'is now in the agricultural period, but I hope that we will soon enter upon the industrial era, the stage at which your country has long ago arrived. I trust that we may imitate those arts of peace and public virtues, which have made England great and famous'".

⁵⁰ "At present it may be said that there is no English community in Caracas or anywhere else in Venezuela; nor is there any Protestant church, or any library or hospital except those of the country. The Club here is entirely composed of Germans, who have also clubs at La Guayra, Puerto Cabello, Maracaybo and Ciudad Bolivar. In recent times no British subjects can be termed 'leading merchants' except Mr. H. L. Boulton of this city, whose business, however, is entirely with the United States." La expresión "leading merchants" (comerciantes líderes) parece ser común para la época, por lo que se mantiene el original inglés.

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 Gerstäcker, 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).⁵¹

8. Sin desmerecer las variopintas impresiones de los visitantes, la inmigración venezolana distaba de igualar las de países latinomericanos 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; *RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1884-1891, IX: 184).⁵² 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

⁵¹ El término "Dutchman" traduce realmente "holandés".

⁵² 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.

bisabuelos construyeron, hasta que algún yanqui, alemán o inglés introduzca algún adelanto moderno" (CURTIS, 1896: 44-45, traducción propia).⁵³

9. 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 gobernado, 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, 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).⁵⁴

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).

⁵³ "anxious to secure the investment of American capital in public enterprises" / "satisfied to run along in the same old rut their great-grandfathers made until some Yankee or German or Englishman introduces a modern improvement." Algunas traducciones serán tomadas de.

⁵⁴ Antonio Guzmán Blanco, "Carta del general Guzmán Blanco al director de '*La Liberté*'".

MOP: vías de comunicación, acueductos y puertos

10. 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).⁵⁵

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).⁵⁶ 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, revisemos a continuación algunos de sus emprendimientos para vías de comunicación, acueductos, obras hidráulicas y puertos, mientras que las obras de ornamentación serán referidas más adelante.⁵⁷

11. Desde comienzos del Septenio, antes incluso de la creación del MOP, las vías de comunicación fueron puntal de las obras públicas guzmancistas, las cuales buscaban superar los 390 kilómetros construidos entre 1830 y 1872 (ARCILA, 1961, II: 163). En

⁵⁵ Ordenanzas del 20-IX-1875 y 27-VII-1876; decretos 3705, 1-X-1886; 3723, 4-XI-1886.

⁵⁶ Zawisza señala el presupuesto más alto para el Septenio, mientras que Landa se inclina por el más bajo.

⁵⁷ Ver *infra* "Infraestructura y ornamentación".

enero de este último año se inauguró la carretera Caracas-Charallave, con 44 puentes, financiada por la Compañía de Crédito; en su diseño participó el ingeniero Pedro Pablo Ascanio, supervisado por la junta de fomento dirigida por Manuel María Azpúrua (ALLEGRET, 1997: 603; ARCILA, 1961, II: 122-123). Ese mismo año fue iniciada la carretera Mérida-Lago de Maracaibo, a cargo del ingeniero Julián Churión; al tiempo que se creó la junta de fomento para la conservación de la carretera de Occidente, presidida por Martín Tovar Galindo, acompañado por José Felipe Machado y Agustín Quevedo; ya cerrando el año 1872, también se constituyó la junta de fomento de la carretera San Cristóbal-Lago de Maracaibo, con M. A. Pulido como presidente (ALLEGRET, 1997: 604).

En 1873 fueron iniciadas las carreteras Cumaná-Urica, Upata-San Félix, Cumaná Maturín, así como Puerto Cabello-San Felipe, esta última a cargo del ingeniero Manuel Muñoz Tébar, ministro del MOP (ALLEGRET, 1997: 603-604; ARCILA, 1961, II: 109). Al año siguiente le correspondió a la carretera Trujillo-La Ceiba, diseñada por los ingenieros Julián Churión y Jacinto García Pérez, bajo la supervisión de la junta de fomento creada en enero de 1874. Este mismo año fue comenzada la carretera San Cristóbal-Lago de Maracaibo, con los ingenieros Carlos González Bona, Gregorio Fidel Méndez y Henrique Gust Rosenberg como responsables, bajo la supervisión de la ya mencionada junta de fomento, presidida por M. A. Pulido (ALLEGRET, 1997: 603-604).

En Caracas se concluyó, en mayo de 1875, el tramo hasta Guatire de la carretera del Este, diseñada por los ingenieros Pedro Pablo Ascanio, Agustín Aveledo, Manuel María Urbaneja y Francisco de Paula Torres, todos supervisados por la junta de fomento dirigida por Manuel María Azpúrua (ALLEGRET, 1997: 603; ARCILA, 1961, II: 122-123; LA CARRETERA DEL ESTE, 2001: 134). También en octubre de 1875 fue inaugurada la carretera Cúa-San Casimiro, así como la de San Juan de Los Morros a los Baños Termales. En 1876 se decretó la carretera Carúpano-Tunapuy, a cargo del ingeniero Ricardo Tovar. Aproximándose el fin del Septenio, fueron concluidas, en febrero de 1876, la sección Bejuma-Nirgua (43 kilómetros) de la carretera Valencia-Nirgua (90 kilómetros), así como la carretera Valencia-San Carlos, de 105 kilómetros (ALLEGRET, 1997: 603; ARCILA, 1961, II: 144-145; JAHN, 2001: 160). Al año siguiente, al tiempo que se contrataba la carretera de Aroa al ingeniero Eleazar Urdaneta, se inauguró la totalidad de la carretera Valencia-Nirgua, así como la de Coro a Barquisimeto, de 94 kilómetros y cinco metros de sección (ARCILA, 1961, II: 157; ALLEGRET, 1997: 603).

12. En concordancia con la ya señalada división administrativa del MOP, los acueductos y las obras hidráulicas constituyeron otro frente de la administración guzmancista. Ya antes de la creación del nuevo organismo, el 19 de febrero de 1873 fue decretada la construcción del acueducto de Caracas, de 46 kilómetros, a cargo de los ingenieros Luciano y Ezequiel Urdaneta, junto al general Juan Hernández como inspector, todos supervisados por el Ministerio de Fomento; el acueducto entró en funcionamiento en octubre del año siguiente, con la participación adicional del ingeniero Luis Mario Montero (CARTAY, 1997: 41; ARCILA, 1961, II: 363). Ese mismo año, el acueducto y dique de Caujarao, servidores de Coro, fueron diseñados por Luciano Urdaneta con la participación de Alberto Lutowski, ya bajo la supervisión del MOP (ZAWISZA, 1980: 39-49).

En mayo 18 de 1874 fue constituida la junta de fomento del acueducto de La Victoria. Como variante del proyecto concebido por Lutowski a finales de la década de 1840, el acueducto de Valencia, de 12,9 kilómetros, fue decretado en septiembre 12 de 1877, a cargo del ingeniero Carlos Navas Spínola; contratado a la firma inglesa Duvall & Cía, el proyecto fue abandonado durante la reacción contra Guzmán tras el Septenio, pero luego continuado (ARCILA, 1961, II: 380; MALDONADO, 1997: 84). También resultante del primer gobierno del Ilustre Americano, el 5 de julio de 1876 se inauguró el acueducto de Barquisimeto, aunque incompleto, a cargo del ingeniero Luis Mario Montero; al año siguiente fue decretada, el 13 de octubre de 1877, la construcción de acueducto de Margarita, bajo la responsabilidad del ingeniero Carlos Ponthieur (ARCILA, 1961, II: 382-383, 396-397).

13. Destacaron asimismo durante el guzmanato los proyectos y las obras de canalización y riego, tanto de iniciativa pública como privada. Ya en 1873, antes de la creación del MOP, se realizó el estudio de canalización de la barra de Maracaibo, por parte del ingeniero Carlos W. Baily. En enero del año siguiente fue contratada la canalización de los ríos Apure y Uribante al general Juan Francisco Pérez, contrato que quedó incumplido (ARCILA, 1961, II: 397-432). En agosto de 1874 comenzó a ser estudiada la canalización del río Guárico, para riego de 4.000 hectáreas, por parte de los ingenieros Antonio María Casano y Pedro José Sucre; el proyecto fue considerado también por el mismo ingeniero Sucre en 1875; los trabajos serían reactivados mediante decreto, del 14 de julio de 1887, asignándolos al ingeniero Torcuato Ortega Martínez; en diciembre de 1905 serían finalmente encomendados al general Pedro Pablo Montenegro (ARCILA, 1961, II: 411-412).

También en 1874 fue constituida la junta de fomento para la canalización del río Carinicua, en el estado Sucre, proyecto a cargo del ingeniero José Presentación Landaeta. En julio de 1876 se publicó la resolución sobre riego de las vegas del río Manzanares, estado Sucre, asignándolo al ingeniero francés Agustin Escudier; este traspasaría las obras al ingeniero Federico Urbano en 1883, bajo la supervisión del MOP, quedando los trabajos suspendidos al año siguiente. También en 1883, el acueducto de Maracaibo fue encomendado a Manuel Soto y Henry Rudloff (ARCILA, 1961, II: 397-432; MALDONADO, 1997: 88). Ya durante la Aclamación, el MOP emprendió la canalización del río Aragua, mientras era contratada, el 4 de agosto de 1884, la canalización del río Catatumbo, estado Zulia, con Joviniano Gallegos; este la traspasó a G. y R. Wilson y Cía.; dos años más tarde, el mismo presidente “comisionó al ingeniero Francisco de Paula Andrade para que hiciese un examen de la obra”, según señala Arcila Farías (ARCILA, 1961, II: 404).

14. Las obras de comunicación marítima y fluvial propiciaron pingües contratos desde el Septenio hasta la Aclamación, aunque a menudo quedaron inconclusas, como ocurrió en el caso emblemático de La Guaira. Ya en 1874 fue contratada la construcción de un nuevo muelle, siguiendo las orientaciones formuladas por Juan José Aguerrevere; la dirección técnica del proyecto estuvo a cargo del ingeniero Daniel Dibles, con la supervisión de la junta de fomento del distrito Vargas. Un nuevo contrato para el tamar y el muelle, también incumplido, se firmó el 8 de junio de 1884, con Juan Esteban Linares y Federico Salle. Otro contrato con el mismo

propósito data del 21 de mayo de 1885, a cargo del ingeniero Charles Punchard; la comisión evaluadora estaba integrada por Jesús Muñoz Tébar, Roberto García y Antonio Retali; la participación de Punchard M. Taggart Lowter & Co. fue traspasada a The La Guaira Harbour Corporation Limited. Finalmente, el tamar y el puerto guaireños se concluyeron en 1890, por parte de The La Guayra Harbour Corporation (ARCILA, 1961, II: 311-353).

Por motivos varios, Puerto Cabello ofreció otra saga interesante. En 1874, las obras iniciales de reparación de los muelles y el atracadero, a cargo de Lernet La Roche, fueron suspendidas debido al levantamiento de León Colina. Ya en la Aclamación, la canalización del puerto se adjudicó, en 1884, al historiador Eduardo Blanco, amigo de Guzmán, mientras que Miguel Tejera cosechaba el contrato de las cloacas; una vez rescindido el anterior, otro contrato fue firmado el 5 de agosto de 1887, con la compañía a la que Blanco traspasó sus derechos (ARCILA, 1961, II: 332-333). Ya concluido el guzmanato, la saga de Puerto Cabello cerraría con una proeza técnica: en 1894 se inició el proyecto del muro de concreto con estacada de hierro, a cargo del ingeniero belga Norbert Paquet, quien prefiguró así el uso del concreto armado en Venezuela (**figura 5**). La obra se inauguró el 24 de julio de 1897, incluyendo la construcción del muelle en concreto con postes y vigas de acero, dirigida por el mismo ingeniero Paquet, agente en Venezuela de la Sociedad John Cockerill, de Bélgica, con la colaboración de Llamozas, Lebrum y Franco (ARCILA, 1961, II: 330-342).

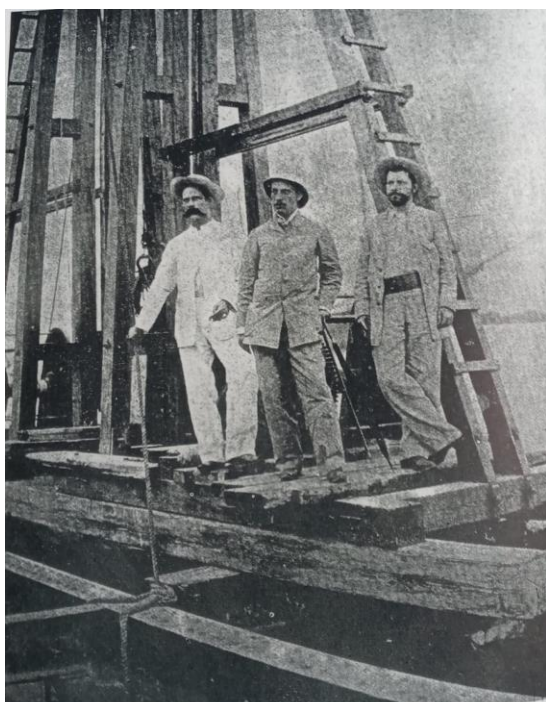


Fig. 50. Muelles de Puerto Cabello. Al centro, el ingeniero belga Norbert Paquet, uno de los precursores del concreto armado. Ideó el sistema de proteger el hierro mediante una cubierta de cemento, que aplicó con éxito en esta obra. Foto de [illegible]

Figura 5. Muelles de Puerto Cabello, 1895; al centro, el ingeniero belga Norbert Paquet, uno de los precursores del concreto armado. Tomado de Arcila Farías, (1961, II).

En el caso de Maracaibo, en agosto y octubre de 1884 se firmaron contratos para mejorar el puerto, con Luis Felipe Martucci y Emilio Conde, respectivamente; el 21

de diciembre de 1892 fue celebrado, con el doctor Alejandro Andrade, otro contrato para el malecón y el relleno del puerto, el cual se concluyó en 1897 (ARCILA, 1961, II: 345-348).

En vista del catálogo de vías de comunicación y obras hidráulicas revisadas en esta sección, puede decirse que la maquinaria guzmancista sentó las bases de la administración territorial y urbana en Venezuela. Proveyendo infraestructura a lo largo y ancho de la nación – a pesar de los incumplimientos contractuales - el MOP fue el primer órgano central abocado a urbanizar un país cuyas atrasadas áreas rurales habían permanecido intactas desde la Colonia. Además de establecer las bases para la moderna planificación urbana mediante la dotación de comunicación y acueductos, junto al embellecimiento de pueblos, el concepto de *obras públicas* permitió, por vez primera en Venezuela, la aplicación de la expropiación por causa de utilidad pública (BREWER, 1980: 72). Aunque no tan permanente como el MOP, el cual funcionaría por más de un siglo, el resto de las instituciones guzmancistas también consolidaron la administración urbana; esta fue desde entonces asumida, incluso antes que en otros países latinoamericanos más avanzados, como cuestión oficial, por parte de un Estado liberal respaldado por el sector privado (ALMANDOZ, 2018: 97-106; ALMANDOZ E IBARRA, 2018).

"¡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!".

Antonio Guzmán Blanco, "En defensa del Septenio", en *La reivindicación. Documentos del general Guzmán Blanco* (1879)

"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 y las localidades que atraviesan".

Leontine Roncajolo, *Recuerdos* (1895)

Ferrocarriles: entre progreso y negocio

15. 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).

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 alisias 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).⁵⁸

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).

16. 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; **figura 6**). Y pronto el ferrocarril causó asombro entre los viajeros: al

⁵⁸ Antonio Guzmán Blanco, "En defensa del Septenio".

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).⁵⁹



Figura 6. Locomotora No 4. Ferrocarril Caracas-La Guaira, 1883. Fuente. Cortesía Gregory Leroy Fine Photographs. Tomado de Olivar (2022).

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)⁶⁰ - 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 Antímano, 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).

17. 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,

⁵⁹ "justly considered one of the most remarkable examples of engineering and construction in the entire world" (CURTIS, 1896: 38).

⁶⁰ Tal como hace notar el autor, el fallido contrato del 12 de diciembre de 1887, para el túnel/cable aéreo entre Caracas y La Guaira, estuvo a cargo de T. W. Tyrer, en representación de Caracas y La Guaira Cable Company; el incumplimiento fue en parte debido a disputas con la compañía británica del ferrocarril, dejando ver competencia entre capitales británicos y norteamericanos en el país.

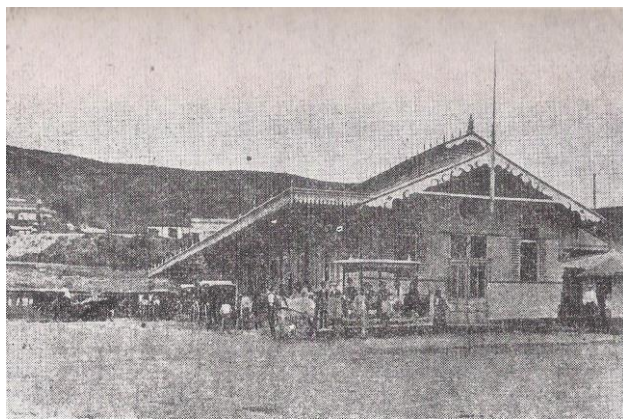
II: 178; RODRÍGUEZ, 1994; ARELLANO, 2008). Durante el Quinquenio valga destacar el contrato del 13 de abril de 1880, para el ferrocarril entre La Ceiba y Sabana de Mendoza, en el estado Tachira, suscrito entre el MOP y Benito Roncajolo, Adriano Saisse y Ramón March (ARCILA, 1961, II: 252-256). También 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, **figura 7**).⁶¹

⁶¹ Leontine Perignon de Roncajolo (1850-1898) arribó a Venezuela en 1876, acompañando a su marido Juan Roncajolo, quien junto a su hermano Andrés y su padre Benito, trabajó en el Gran Ferrocarril del



Estación de Ferrocarril Caracas-La Guaira.

Figura 7. Estación del ferrocarril Caracas-La Guaira, finales del siglo XIX. Fuente Roncajolo (1968).

18. 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).⁶²

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).⁶³

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

Táchira y otras obras de comunicación en el occidente del país. Con sus familiares, madame Roncajolo recorrió, además de Caracas, Puerto Cabello, Maracaibo, Mérida y San Cristóbal, entre otras ciudades. Ver, por ejemplo, Vannini de Gerulewicz (1968).

⁶² Ver también *infra* "Saneando y comunicando en regiones".

⁶³ "At one time he was understood to have owned at least one-half of the bonds and a majority of the shares, and he destroyed the old wagon-road so as to compel people to travel and send their freight by rail" (CURTIS, 1896: 43).

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).

"(...) sin que su marcado europeísmo lo indujera a importar profesionales de otras naciones".

Rafael Seijas Cook, "Arquitectura y arquitectos venezolanos" (1936)

Ingenieros, arquitectos y artesanos

19. 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.⁶⁴ Tras la eliminación de 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).⁶⁵

20. 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

⁶⁴ Incluyendo uno de diciembre 18, 1877, dictado por el presidente Francisco Linares Alcántara.

⁶⁵ Decretos 2077, 15-XII-1877; 2345, 27-VI-1881.

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).⁶⁶ 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).⁶⁷ 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).⁶⁸

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).

21. 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

⁶⁶ Decreto 2379, 1-XII-1881.

⁶⁷ Decreto 3930, 1-VIII-1887.

⁶⁸ Decreto 2606, 8-IV-1884.

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)⁶⁹

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.

"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"

Adolfo Ernst, *La Exposición Nacional de Venezuela en 1883* (1886)

"Sólo en otra ciudad del mundo podría darse un baile como éste: esa ciudad es Versalles".

Brindis de Antonio Guzmán Blanco, en *La Opinión Nacional*, agosto 16, 1883

⁶⁹ A partir de las referencias contenidas en el *Inventario de la biblioteca Guzmán Blanco* (PARRA, 1892), se han podido precisar los datos de algunas ediciones.

La exposición de 1883: apoteosis y fiesta

22. 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 señera 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, **figura 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.

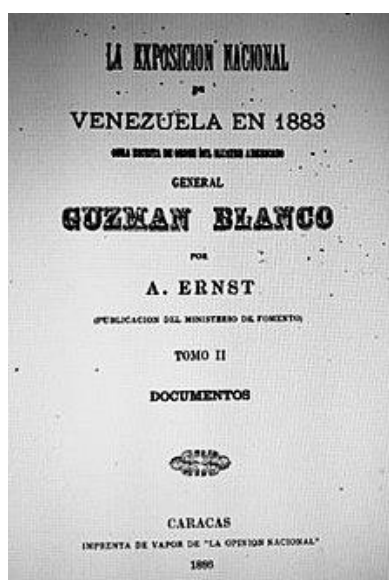


Figura 8. Frontispicio del segundo tomo de *La Exposición Nacional de Venezuela en 1883...*, por Adolfo Ernst. Tomado de Ernst (1976-1983).

23. 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).⁷⁰ 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).⁷¹ 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).⁷²

24. 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 regiones venezolanas fueron exhibidos de acuerdo con los modestos medios de un país que luchaba por ganar admisión a la era

⁷⁰ En Maracaibo fue establecida una planta en 1887, por parte de la Maracaibo Electric Light Co.

⁷¹ Decretos 17-VI-1872, 3-VIII-1876.

⁷² Decreto 23, 27-V-1879.

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 (**figura 9**) 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.

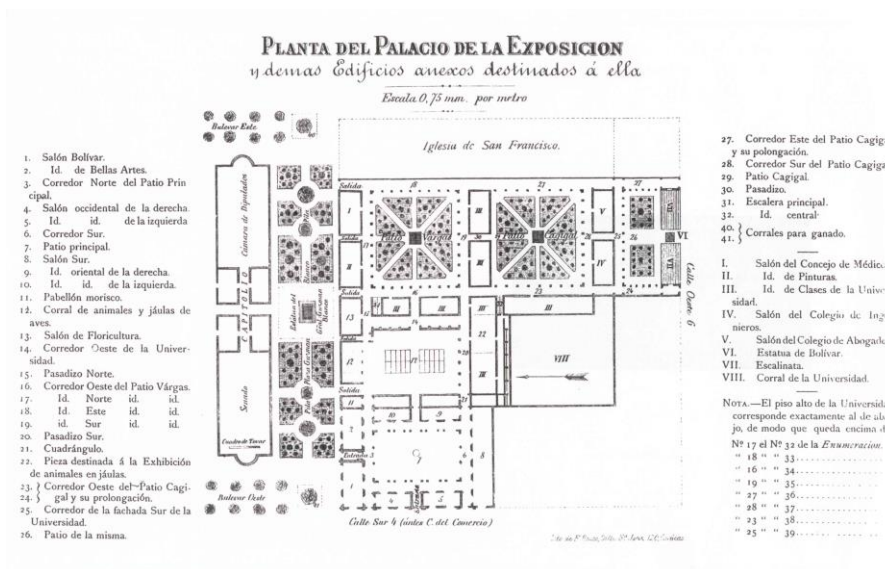


Figura 9. Planta del palacio de la Exposición Nacional, 1883. Tomada de Castellanos (1983).

25. Según reseña aparecida en el periódico oficial *La Opinión Nacional*, al brindar con sus anfitriones por el espléndido baile que se le ofreció, al clausurar la Exposición, Guzmán Blanco ripostó ufano: "Sólo en otra ciudad del mundo podría darse un baile como éste: esa ciudad es Versalles".⁷³ Aunque el brindis pudiera haber sido más apropiado en su versallesca casa de campo de Antímano, el comentario del Ilustre Americano resultaba, en todo caso, más que metafórico. Si el sarao celebraba la clausura de la exhibición progresista, acaso esa noche se regocijaba el César en otra proeza alcanzada, a saber: el esplendor regio logrado por una capital hasta entonces rezagada, anhelante de civilización hasta la llegada de Guzmán, cuando Francia fue entronizada como embajadora de la cultura clásica y el refinamiento europeos.

El mismo año de ese brindis, los *Ensayos sobre el arte en Venezuela* de Ramón de la Plaza, suerte de manifiesto de la estética guzmancista, proclamaban que el París de Luis XIV había sido la nueva Atenas de la modernidad y el centro de otro Renacimiento de la civilización. Mirando a la era del Rey Sol como regeneración del clasicismo francés, cuya última expresión era el academicismo del Segundo Imperio, el general De la Plaza - historiador *amateur*, no olvidemos - entronizaba en la ciudad-palacio del rococó, los ideales de refinamiento y absolutismo de la corte guzmancista (DE LA PLAZA, 1883: 7, 180; ZAWISZA, 1998: 119, 149). Aunque la visión clásica del mecenas estimuló a sus artistas a estudiar en Roma, "cuna del arte", en lugar de un París que él sabía disipador, muchos de los artistas del guzmanato terminaron cautivados por la capital de las Beaux Arts, tal como lo fuera el mismo Presidente.

⁷³ *La Opinión Nacional*, agosto 16, 1883.

Del atelier de Martín Tovar y Tovar, rue Montaigne, saldrían muchos de los retratos épicos de próceres venezolanos, encargados por el Ilustre Americano y elaborados por el artista en un estilo academicista, que representaba un giro con respecto a la sobria tradición poscolonial (BOULTON, 1968, II: 166; BRAVO, 2003; ESTEVA-GRILLET, 1986: 125; MENESES, 1995: 123-124).

26. Al igual que el brindis guzmancista, los visitantes a la Exposición parecieron celebrar el afrancesamiento de la civilización caraqueña. El colombiano Alberto Urdaneta encontró que la graciosa capital venezolana se asemejaba "a la coqueta Versalles y no al anecdótico y monumental viejo Paris"; la pequeña Caracas era también más bonita que Bogotá, aunque esta tenía "aspecto y mucho mejor sabor de ciudad" (URDANETA, 1960: 383-384; 1963: 489-494). El contacto más cercano con Europa y Francia hacía que los venezolanos estuvieran más avezados que sus compatriotas en cuestiones artísticas, según reconociera el también colombiano Isidoro Laverde, en su *Viaje a Caracas* (1885). En cuanto al gusto literario, la popularidad de Alexandre Dumas y Eugène Sue entre las señoritas caraqueñas confirmaba, según el mismo Laverde, el culto por "la lengua de Molière" (LAVERDE, 1885: 46, 117), el cual ya fuera notado a mediados del siglo XIX por viajeros como Sandford y Lisboa. Estimulados por sus lecciones de francés, los niños nativos se apuraban en leer *Paul et Virginie* de Saint-Pierre, antes que *Don Quijote*, satirizó el costumbrista Nicanor Bolet Peraza (BOLET, 1931: 181-189). Y tal como madame Roncayolo observó a propósito de los jóvenes caraqueños de clase alta: "Una vez finalizados sus estudios, los que pueden van a pasar algunos años en Estados Unidos o en Europa. París especialmente los atrae; sin duda llegan allá con el deseo de instruirse, pero también con la curiosidad de conocer la capital de la cual se cuentan tantas maravillas" (RONCAJOLO, 1968: 104-105; RONCAYOLO, 1894: 154).⁷⁴

Junto a los gustos literarios, también la moda de las damas caraqueñas se regía por cánones galos. Desde el Septenio, muchas de ellas habían adoptado algunas de las novelerías de la señora Guzmán Blanco, tales como la contratación de peluqueros y *modistes* parisinos... Como si fuera imposible que "una mujer que habla el idioma de Castilla pueda cortar un traje a la moda", quejose Francisco de Sales Pérez; no obstante, el costumbrista transigiría en que "'el buen gusto es francés'. Francia es la patria del espíritu'" (SALES, 1919: 13). Los resultados ya eran notables para el Quinquenio, cuando madame Roncayolo atestiguó que las *toilettes* femeninas pretendían seguir las modas parisinas con todo detalle (RONCAYOLO, 1894: 157). Curtis pudo también confirmar que las beldades caraqueñas aventajaban en elegancia a las así llamadas "hijas del sol", sus archirrivaes de Lima:

"La muchacha venezolana tiene más animación, más vivacidad que su hermana al otro lado de las Cordilleras, y quizás más inteligencia, porque ella posee más libertad de pensamiento y acción que las damas de otros países de la América española, así como su educación es más atendida... Sus rasgos son usualmente de perfección artística y sus figuras son como las de Venus. Ellas no tienen ningún traje nacional, sino que se visten según los últimos estilos parisinos. Los sombrereros y modistas de Caracas van a París

⁷⁴. La traducción está tomada de Roncayolo (1968: 104-105): "...leur études terminées, ceux d'entre eux que le peuvent vont passer quelques années aux États-Unis ou en Europe. Paris surtout les attire. It y viennent sans doute poussés par le désir de s'instruire, mais aussi curieux de connaître de visu cette capitale dont on raconte tant de merveilles" (RONCAYOLO, 1894 : 154).

dos veces al año, y las esposas e hijas de los hombres ricos del país ordenan sus vestidos allá. Hay más sociedad que en Perú, y durante la estación de invierno Caracas es muy alegre. En la ópera, los palcos están siempre llenos de damas tan bellamente vestidas y enjoyadas como se las puede ver en el Metropolitan Opera House o la Academy of Music de Nueva York." (CURTIS, 1888: 282, traducción propia).⁷⁵

Con tanta elegancia femenil y tanta vida social, aderezada por la publicación de nuevos manuales de urbanidad, la afrancesada civilización de la Caracas guzmancista alcanzó fama internacional. El español José Güell y Mercader calificó la europeización de la capital venezolana como un "milagro continental"; prodigio que fue consagrado en el mundo anglosajón por el mismo Curtis: la vida social en Caracas semejaba a la de las ciudades continentales de Europa, y la capital venezolana era una suerte de "París de un piso" (CURTIS, 1993: 157; GÜELL Y MERCADER, 1883: 207). Aunque algunas de estas lisonjas buscaban complacer al gobierno pródigo como anfitrión, la proeza del Ilustre Americano fue propagada allende las fronteras nacionales: además de ser una villa versallesca para los colombianos, Caracas era también un pequeño París para los visitantes del mundo civilizado. Y tal como celebraron las fiestas reseñadas en las crónicas periodísticas, la Exposición Nacional de 1883 había sido una apoteosis de progreso y civilización.

"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".

Antonio Guzmán Blanco a Ana Teresa Ibarra, carta de abril 1, 1879, en Rafael Ramón Castellanos, *Guzmán Blanco íntimo* (1969)

Infraestructura y ornamentación

27. 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

⁷⁵ "The Venezuelan girl has more animation, more vivacity than her sister across the Cordilleras, and perhaps more intelligence, for she possesses more liberty of thought and action than the ladies in other countries of Spanish America, and more attention is paid to her education ... Their features are usually of artistic perfection and their figures Venus-like. They have no national costume, but dress in the latest Paris styles. The milliners and modistes of Caracas go to Paris twice a year, and the wives and daughters of the rich men of the country order their dresses there. There is more society than in Peru, and during the winter season Caracas is very gay. At the opera the boxes are invariably filled with ladies as handsomely dressed and as highly bejewelled as can be seen at the Metropolitan Opera House or the Academy of Music in New York".

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 díada 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).⁷⁶

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).⁷⁷ 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).⁷⁸

28. 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 citadinas, hasta el decorado de un teatro o el mobiliario de una iglesia, tal proyecto siempre combinó la infraestructura y la

⁷⁶ Guzmán Blanco a Ana Teresa Ibarra, 1-IV-1879.

⁷⁷ Guzmán Blanco a Ana Teresa Ibarra, 6-IV 1879.

⁷⁸ 25-I-1871, 28-X-1871.

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).⁷⁹ 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).

29. Comenzando nuestro recorrido de obras públicas por el centro histórico de la capital, en 1874 se renovó la antigua plaza Mayor, que hasta entonces había sido un mercado abierto, de acuerdo a la tradición hispana heredada de tiempos coloniales. La nueva plaza Bolívar fue despejada y diseñada siguiendo un patrón *rond-point* neobarroco, presidido por una estatua del Libertador, fundida en Múnich, elaborada por el escultor italiano Adamo Tadolini (ARCILA, 1961, II: 474; MALDONADO, 1997: 79). Incluso la puntillosa visitante francesa Jenny de Tallenay reconoció que la estatua, aunque un poco "forzada" en algunos de sus detalles, ofrecía un aspecto "imponente" (TALLENAY, 1884: 71; 1989). Si bien el primer monumento al Libertador en plaza pública fue erigido en Angostura en 1869 – con copia de la escultura de Pietro Tenerani colocada en Bogotá – el nuevo arreglo capitalino inspiró un tipo vernáculo de plaza nacional, diferente de la española, la francesa y la inglesa (MALDONADO, 1997: 90; ZAWISZA, 1989, III: 170).

Al sur de la plaza, el Palacio Arzobispal fue remodelado en 1877, superando quizás los mencionados reparos del gringo Sandford y el consejero Lisboa.⁸⁰ Más hacia el sur fue erigido el nuevo Capitolio de Luciano Urdaneta, incluyendo el Palacio Legislativo y el Palacio Federal (1877), conjunto donde también participaron Juan Hurtado Manrique y Roberto García. La construcción implicó la expropiación y expulsión de las monjas del Convento de la Concepción, por decreto presidencial del 6 de septiembre de 1872, episodio que conmocionara a la beatería caraqueña. Inspirado por la visita de Urdaneta a los edificios de la Exposición de París de 1844, según Zawisza, el Capitolio se estructuraba alrededor de un magnífico patio con una fuente semejante a una que Guzmán habría visto en la place de la Concorde (ZAWISZA, 1989, III: 72; MEZA, 2000). Al recibir el Palacio Federal, el Ilustre Americano proclamó – según recordara Francisco González Guinán en *Historia contemporánea de Venezuela* (1909) – que este edificio representaba el comienzo de una nueva era de libertad, progreso y civilización (GONZÁLEZ GUINÁN, 1954, X: 141, **figura 10**).

En la manzana siguiente, la fachada de la antigua universidad fue recreada por Hurtado Manrique, entre 1873 y 1875, en un florido estilo neogótico. El arquitecto favorito del guzmanato también diseñó un museo que pasó a ser el palacio de la Exposición; este fue bordeado por el paseo Guzmán Blanco, cuyo nombre vino dado por una estatua ecuestre del Ilustre Americano, conocida como "El Saludante".

⁷⁹ Decreto 23, art.8

⁸⁰ Con respecto a los reparos de los viajeros, ver *supra* "Postales de viajeros: capital sin palacios".

Llamado "bulevar" por los caraqueños, quienes adoptaban así el término del París del Segundo Imperio, el paseo sobrepasaba a los verdaderos *boulevards* parisinos, al menos según las impresiones lisonjeras del colombiano Alberto Urdaneta (URDANETA, 1960: 383).

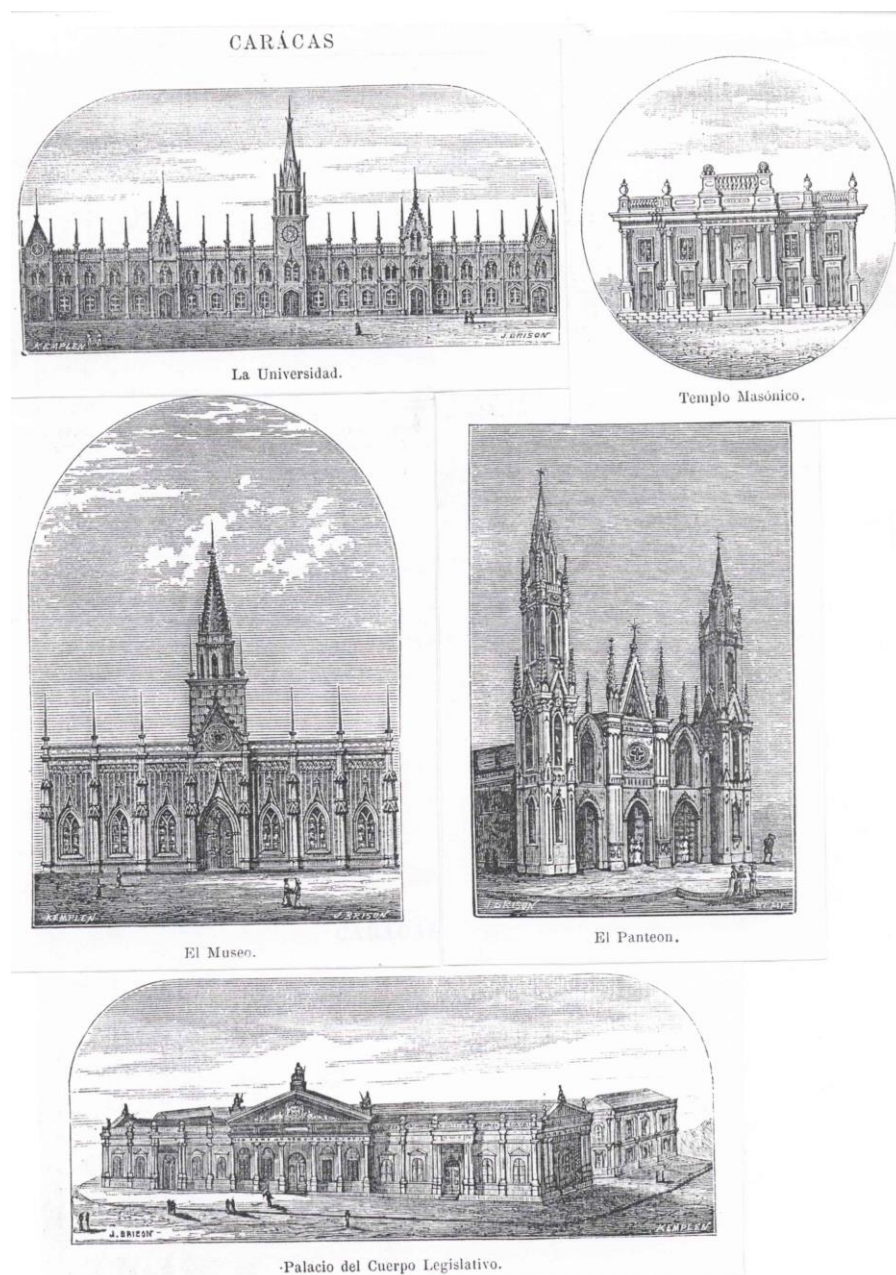


Figura 10. Obras públicas guzmancistas en Caracas. Fuente: Tejera (1986).

Hacia el norte, el Presidente ordenó la construcción del templo Masónico, inaugurado en 1876 y diseñado por Hurtado en un estilo neobarroco; también dispuso el diseño de la plaza Altagracia, adyacente al templo homónimo (ARCILA, 1961, II: 464). Continuando con la secularización de edificios religiosos - en empeño reminiscente de la transformación napoleónica de Sainte Geneviève en el Panthéon francés - la iglesia de La Santísima Trinidad fue convertida en nuevo Panteón Nacional (1874-76), dedicado a custodiar los restos de los próceres independentistas. Las obras iniciales estuvieron a cargo de los ingenieros Julián Churión y Jesús Muñoz Tébar, ministro

del MOP, mientras que el arquitecto Federico Aleardi asumió las reformas de 1876, cuando las cenizas del Padre de la Patria fueron trasladadas al panteón (ARCILA, 1961, II: 505).

La secularización edilicia continuó al sur del centro, con el remplazo de la iglesia colonial de San Pablo por el teatro Guzmán Blanco, inaugurado en 1881 e iniciado cinco años antes, diseñado por Muñoz Tébar y Esteban Ricard. Precediendo los de urbes más grandes y cosmopolitas de América Latina, el después llamado teatro Municipal estaba equipado con una suerte de *bric-a-brac* victoriano, junto a ocho escenarios diferentes, incluyendo un palacio gótico, un salón estilo Luis XIV y otro de utilería secular (ZAWISZA, 1989, III: 144).

30. La reconciliación presidencial con la Iglesia católica comenzó con la basílica neoclásica de Santa Ana y Santa Teresa (1875-81), diseñada por Hurtado como versión criolla de La Madeleine, y llamada a convertirse en obra maestra de la arquitectura nacional (SEIJAS, 1936: 327). Tal como comento en las cartas a su esposa arriba mencionadas, Guzmán supervisó por sí mismo la ejecución del templo, cuyo interior estaba "adornado elegantemente y provisto de sillas y reclinatorios a la moda europea", como notara madame de Tallenay en su visita (TALLENAY, 1884: 104; 1989: 96).⁸¹ El pintor Manuel Otero hubo de copiar el rostro del Ilustre Americano como modelo para el de San Pablo, en el fresco de la cúpula; fue el mismo gobernante quien – según relatara el viajero Díaz Guerra - insinuó que su propia fisonomía semejaba a la de un antiguo lienzo del apóstol, que Guzmán decía haber visto en un museo de Londres (DÍAZ GUERRA, 1933: 116-117).

El congraciamiento con la iglesia continuó hacia el norte con la Santa Capilla, de Hurtado Manrique, la cual debía ser construida, según el decreto presidencial de 1883, "a semejanza de la Santa Capilla de la ciudad de París" (RECOPIACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA..., 1891, X: 282; ARCILA, 1961, II: 526).⁸² Los detalles decorativos de esta última, valga señalar, aparecían reproducidos en láminas del libro *Architectural Sketches from the Continent*, de Richard Norman Shaw, el cual se encontraba en la biblioteca personal de Guzmán (SHAW, 1858).

Hacia las afueras de la ciudad fue construido el matadero público diseñado por Muñoz Tébar (1875), así como un nuevo cementerio (1876) que sí habría satisfecho las expectativas del comisionado Eastwick; ambas instalaciones se completaron con ordenanzas que regulaban los servicios municipales respectivos (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 119-128; 184-189; LANDAETA, 1994: 22-23).⁸³ También fue diseñado por Luciano Urdaneta, secundado por su hermano Eleazar, un nuevo paseo en la colina de El Calvario (1873), coronado en 1884 con la capilla de Lourdes, diseñada por Hurtado Manrique, junto a otra estatua del Ilustre Americano (ARCILA, 1961, II. 527). Aunque esta fue dispuesta solemnemente por el gobierno provincial como homenaje al prohombre que había enriquecido el país con "todos los progresos de la civilización", la estatua, traída de Francia, vino a ser motejada por los

⁸¹ "decoré et garni de chaises et de prie-dieu a l'europeéne".

⁸² Decreto 2484, 26-III-1883.

⁸³ 3-VIII-1876.

caraqueños como "El Manganzón" (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 62, 105-108).⁸⁴

A partir de 1886, El Calvario fue conectado con la capilla de Lourdes mediante un viaducto de hierro, de 134 metros de longitud por ocho de ancho, obra del ingeniero norteamericano Henry Rudloff. Tras la construcción del puente de la Regeneración en 1875 – popularmente conocido como Puente Hierro, por el novedoso uso del metal – otros cuatro fueron encargados a Inglaterra y ensamblados en el país, durante la Aclamación, bajo la dirección de Urdaneta y Hurtado. Los puentes apuntaban hacia los suburbios caraqueños, uno de ellos conduciendo a la residencia campestre de los Guzmán en Antímano (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1887, XI: 78).⁸⁵ Y en dirección al litoral, la familia presidencial podía temperar en la urbanización La Guzmanía, en Macuto, diseñada por el ingeniero Gualterio Chitty (ARCILA, 1961, II: 460-461).⁸⁶

Entre Valencia y Maracaibo

31. Además de las mejoras en infraestructura ya mencionadas, el impulso de obras públicas ornamentales se dejó ver, durante el guzmanato, en las principales ciudades de provincia, de las que valga referir algunos ejemplos en las dos mayores.⁸⁷ Tras el proyecto de acueducto de casi trece kilómetros, asignado en 1877 al ingeniero Carlos Navas Spinola y la firma inglesa Duvall & Compañía, en Valencia fue decretada la construcción del teatro en 1879, también responsabilidad de Navas Spinola, así como de una junta de fomento que incluía al ingeniero Mariano Revenga (ARCILA, 1961, II: 380, 523-524). La ciudad contaría con el teatro López hacia 1887, diseñado por Antonio Malaussena, supuestamente inspirado en la ópera parisina de Charles Garnier (MALDONADO, 1997: 83-84). Y a pesar de que su población no superaría los 30.000 habitantes para finales del siglo XIX, durante el guzmanato Valencia reforzó sus vínculos ferroviarios y carreteros con Caracas, Puerto Cabello y Nirgua, entre otros centros regionales.

Ya consolidado su rol portuario para la región andina, donde se fortalecía el cultivo de café para exportación, Maracaibo mejoró su puerto y mercado en 1874, obras dirigidas por el ingeniero Castro López (MALDONADO, 1997: 87).⁸⁸ Tras la construcción de la iglesia de Santa Lucía, promovida por la Sociedad Piadosa, a comienzos del Quinquenio fue renovada la plaza de La Concordia (1879) (MALDONADO, 1997: 87; SEMPERE, 2000: 189). Habiendo sido decretado en 1877 - según proyecto del ingeniero cubano Manuel Obando, promovido por la Sociedad

⁸⁴ 14-II-1874, 29-X-1875.

⁸⁵ Decreto 2609, 9-IV-1884.

⁸⁶ Decreto de marzo 18, 1884.

⁸⁷ Ver *supra* "MOP: vías de comunicación, acueductos y puertos".

⁸⁸ Tal como resume allí mismo el autor: "Maracaibo se fue perfilando como un puerto eminentemente cafetalero, rada que embarcaba desde antes otros productos, como añil, cacao, azúcar, miel, sombreros de paja, cueros de chivo, algodón, cera, palo de mora, quina y dividive. Maracaibo es una ciudad mercantil en formación a finales del siglo XIX, sirve al 'hinterland' de los estados andinos por el 'boom' cafetalero, y además mantiene tráfico intenso con las Antillas Neerlandesas y los Estados Unidos".

Progresista - el teatro Baralt fue completado con la decoración de Manuel S. Soto e inaugurado en 1883 (ARCILA, 1961, II: 523-524; MALDONADO, 1997: 87; SEMPERE, 2000: 189). Y el influjo de las festividades centenarias llegaba desde la capital venezolana: con un acueducto en construcción en 1883, a cargo de Manuel S. Soto y Henry Rudloff, un nuevo mercado marabino se inauguró en 1885, si bien la aduana y el malecón hubieron de esperar hasta 1897 (MALDONADO, 1997: 88; ZAWISZA, 1989, II: 315-328).

En el caso del Zulia, integrado a la sazón con el actual estado Falcón, hubo conflictos entre el gobierno regional, por un lado, especialmente el presidido por Venancio Pulgar, y el centralismo guzmancista, por el otro, sobre todo con respecto al control de la aduana (SEMPERE, 2000: 168, 195). Pero a pesar de ello, el autócrata no dejó de involucrarse en la compleción de las obras públicas provinciales, lo cual se confirma por el descuido o desaceleración sufridos por algunas durante los interregnos de Guzmán en Europa. Los breves gobiernos de Francisco Linares Alcántara (1877-1878) y Joaquín Crespo (1884-1886) parecieron no saber continuar el proyecto guzmancista. Obras como el ferrocarril Caracas-La Guaira, por citar un ejemplo emblemático, fueron retomadas tan pronto como "el Genio Creador de Guzmán Blanco" reasumiera el poder, tal como Rafael Aristiguieta hubo de reconocer, al criticar los desaciertos de Linares (ARISTIGUIETA, 1879: 27-28). Lo mismo ocurrió con las juntas creadas para el mantenimiento de las calles caraqueñas, restablecidas al comienzo de la Aclamación, tras haber sido suspendidas por Crespo (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1888, XII: 6, 591).⁸⁹ Tales juntas fueron, por cierto, exponentes de la batería de servicios públicos que articularon otro frente de la renovación urbana guzmancista, tal como veremos a continuación.

Policía urbana y agenda municipal

32. 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 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,

⁸⁹ Decretos 2717, 31-XII-1884; 3614, 21-V-1886.

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).⁹⁰ 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).⁹¹

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).⁹²

33. 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).⁹³ También se intentó regularizar el tejido urbano hacia las afueras: en este sentido, además de las disposiciones incluidas 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).⁹⁴

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).⁹⁵ Por el sur, el parque Carabobo, con un área de 11.660 metros cuadrados y cuatro bulevares, según proyecto del ingeniero Ramón Aspúrua, 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

⁹⁰ 18-11-1871, arts. 1, 3-4, 5-6, 9. En algunos casos serán incluidos los artículos de las ordenanzas, después de su fecha de promulgación. Valga aclarar que la vara equivalía a 0,835 metros.

⁹¹ Decreto 23, arts. 1415.

⁹² Decreto 3737, 29-XI-1886.

⁹³ 12-IX-1874, 17/19-IV-1875.

⁹⁴ 17-VI-1872, 10-VI-1875; Decreto 2609, 9-IV-1884.

⁹⁵ El viaducto fue construido en hierro, con 134 m longitud por 8 metros de ancho.

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).

"A este concurso de circunstancias creemos que se debe la insalubridad de esta ciudad: por todas partes encontramos focos de descomposición que alteran la atmósfera, desarrollando en ella influencias deletéreas".

José Manuel de los Ríos, *Tratado elemental de Higiene* (1874)

"un estado de aseo público que es el mejor que puede desearse".

Rafael Villavicencio, *La república de Venezuela bajo el punto de vista de la Geografía y Topografía médicas y de la Demografía* (1880)

Salubridad, limpieza y aseo público

34. 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).

Las disposiciones municipales parecen no haber bastado para mejorar el aspecto sanitario de la capital durante los primeros años del Septenio, cuando el médico venezolano José Manuel de los Ríos denunció la suciedad de las calles caraqueñas, contaminadas asimismo por pequeñas fábricas en el centro. "A este concurso de circunstancias creemos que se debe la insalubridad de esta ciudad: por todas partes encontramos focos de descomposición que alteran la atmósfera, desarrollando en ella influencias deletéreas", sentenció el sabio (DE LOS RÍOS, 1874: 172).

Haciendo uso de datos incompletos y explicaciones vagas en términos urbanos, Toribio González trató de justificar la situación, argumentando la carencia de "anales

higiénicos y de esos consejos de sanidad que desde muy atrás funcionan en Francia y otros países", añadiendo la "insalubridad ambiental" debida a las condiciones naturales de Caracas. Sin embargo, el presidente de la Facultad Médica reconoció los problemas "relativos" causados por el estado de las cloacas y de la localización intraurbana de las pequeñas fábricas, así como del matadero público.⁹⁶

35. Quizás como consecuencia de ese debate sanitario en ciernes, se reforzó la recolección de desechos mediante el establecimiento de basureros adicionales en cada parroquia caraqueña.⁹⁷ Pero gran parte de la respuesta provino del mismo gobierno central, para el cual el aseo ciudadano fue prioritario durante el resto del guzmanato: ya para el Septenio, la limpieza de edificios públicos y privados fue regulada en decretos sucesivos, complementados por disposiciones sobre el uso de basureros en los suburbios, hasta los cuales debían ser trasladados los desechos domésticos (GDF, 1879: 16-17). Posteriormente, una orden presidencial estableció que las viviendas privadas habían de ser limpiadas a diario, mientras que el gobierno local se hizo responsable del mantenimiento de los edificios públicos. Aunque Linares Alcántara abolió esta última disposición oficial, Guzmán Blanco la restableció durante el Quinquenio; desde entonces, el gobierno local debía supervisar el aseo de casas particulares (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1884, VII: 270, 508; VIII: 486-487).⁹⁸

En 1880 se creó una junta de fomento para administrar las calles caraqueñas, la cual, en su primer informe, señaló que era "lastimoso el estado de las calles de esta capital, que, desatendidas por la anterior administración, yacían en el más completo abandono" (*apud.* ARCILA, 1961, II: 450). Presidida por Ramón Azpúrua, posterior ministro de Obras Públicas, la junta se abocó a su labor con tal ahínco, que en nueve meses reportó ante el MOP tener "55 cuadras nuevamente construidas; 46 aceras y otras tantas cuadras construidas con lajas, y 159 cuadras refaccionadas casi totalmente"; y mejor aún, algunas aceras exhibían el novedoso cemento Vicat (ARCILA, 1961, II: 450).

Durante la Aclamación, la obsesión con la limpieza parece haber sido reemplazada por la de la apariencia de la ciudad: los vecinos fueron obligados a barrer los frentes de sus casas todos los miércoles y sábados, mientras a las juntas inspectoras se les hizo responsables por el mantenimiento de los espacios públicos; pocos días después de ese decreto, los caraqueños también fueron obligados a pintar y renovar las fachadas de sus viviendas (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1891, XIII: 151-152, 165).⁹⁹

36. Los resultados de todos esos esfuerzos comenzaron a ser apreciables desde finales del Septenio, cuando Rafael Villavicencio pudo ofrecer una evaluación más positiva del "aseo público" de la capital guzmancista. Además de las ventajas naturales de esta, "las medidas tomadas últimamente por la policía para alejar los basureros, para

⁹⁶ El informe de González fue publicado en la *Gaceta Oficial* (GO), octubre 1, 1874. A partir de ahora, las ediciones de la GO serán seguidas por la fecha.

⁹⁷ *Gaceta Oficial*, Caracas: marzo 8, 1873.

⁹⁸ Decretos 1956, 18-XII-1875; 2054, 26-V-1877; Decreto 2233, 1-X-1880.

⁹⁹ Decretos 3723, 4-XI-1886; 3730, 15-XI-1886.

evitar el que se arrojen a la calle los desperdicios de las casas, como también la mejora de las antiguas alcantarillas y el establecimiento de muchas nuevas que dan fácil salida a las aguas sucias", habían redundado, según el sabio, en "un estado de aseo público que es el mejor que puede desearse" (VILLAVICENCIO, 1880: 111). La limpieza de las calles caraqueñas también fue reconocida por el colombiano Urdaneta, a quien impresionó mucho el sistema mecánico utilizado para barrerlas, que era el mismo usado en París. Las casas de Caracas también tenían mejor apariencia que las de Bogotá, ya que las pinturas tradicionales habían sido reemplazadas por revestimientos a base de aceite, lo cual daba una imagen más moderna a la ciudad en general. Habiendo sido reconocida por Isidoro Laverde como más limpia que la capital colombiana, Caracas fue entonces declarada por Urdaneta como "la clásica ciudad del aseo", entre todas las que había visitado (LAVERDE, 1885: 31; URDANETA, 1960: 384-386).

Sin desconocer tales logros, debe advertirse que la cruzada guzmancista por la limpieza y el "aseo público", como lo llamó Villavicencio, pareció apuntar al embellecimiento y la apariencia externa de la ciudad, más que al mejoramiento propiamente sanitario. Si bien este aspecto no fue totalmente descuidado (RONDÓN, 1952, II: 187). los fundamentos microbiológicos de la higiene estaban, comprensiblemente, más allá del horizonte sanitario del guzmanato. Apenas prefigurada por algunos científicos guzmancistas como De los Ríos y Villavicencio, la agenda higienista se arraigaría en la sociedad venezolana solo desde finales del siglo XIX, tal como veremos en el próximo capítulo.¹⁰⁰

"The police arrangements in Caracas are excellent; there are no robberies or murders, and one seldom sees an intoxicated man upon the streets".

William Eleroy Curtis, *The Capitals of Spanish America* (1888)

Comportamiento, seguridad y decoro

37. La agenda urbana guzmancista también incluía controles y normas para mejorar el comportamiento cívico de los caraqueños. Desde comienzos del Septenio se cobraron 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 tambores 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).¹⁰¹

¹⁰⁰ Ver *infra* "Entre policía urbana e higiene pública".

¹⁰¹ 18-II-1871, arts. 97-99, 105-108, 112; 30-IV-1873, 6-II-1874.

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).¹⁰² 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).¹⁰³

Aunque Caracas, antes del guzmanato, no era una ciudad inmoral o peligrosa, el comportamiento cívico y el servicio de policía mejoraron notablemente, lo cual fue saludado por visitantes como otro logro de la nueva administración. Viniendo del turbulento Manchester y la azarosa California, Spence confirmó que en la capital del Septenio, donde se procesaban apenas cien casos criminales al año, "eran evidentes menos manifestaciones externas de crimen y desorden que en cualquier otra ciudad que yo haya visto" (SPENCE, 1878, II: 118-119, traducción propia).¹⁰⁴ Hacia el final del Quinquenio, Laverde encontró a Caracas más segura que Bogotá (LAVERDE, 1885: 48), mientras Curtis alabó la efectividad de la policía guzmancista en los siguientes términos:

"Los arreglos de la policía en Caracas son excelentes; no hay robos ni asesinatos, uno raramente ve un hombre embriagado en las calles. El licor es vendido en casi todos los abastos, o bodegas, como son llamadas, y el *aguardiente* que la gente común utiliza es el tipo de bebida más viciosa; pero el castigo de los infractores es extremo, y los que no tienen suficiente autocontrol para beber moderadamente son atendidos por sus amigos al primer signo de embriaguez" (CURTIS, 1888: 220, traducción propia).¹⁰⁵

Si bien el orden cívico ya estaba presente en la agenda tradicional de la policía municipal, la seguridad de la Caracas guzmancista respondió a una renovada preocupación por el comportamiento público, en buena medida modelada por la concepción presidencial del decoro. Al mismo tiempo que el escenario urbano era embellecido con obras monumentales, la ostensible pulcritud de Guzmán trató de dignificar la escena caraqueña mediante el control de las costumbres de los actores urbanos involucrados. En este sentido, una casa en mal estado resultaba tan indecorosa como, digamos, un mendigo, un apostador o un borracho; como también lo era el tumultuoso carnaval heredado de la Colonia, el cual se transformó, a partir del Septenio, en un elegante festival digno de una capital civilizada (GONZÁLEZ GUINÁN, 1954, X: 144-145, 242). Y acaso a través de su obsesión por el decoro público - que lo había llevado a prohibir a su mujer encontrarse con caballeros en su ausencia - el escrupuloso

¹⁰² Decreto 2184, 3-XII-1879.

¹⁰³ Decreto 2144, 15-IV-1879; Decretos 3707, 5-X-1886; 3729, 12-XII-1886; 3755, 31-XII-1886; 3875, 25-VI-1887.

¹⁰⁴ "less outward appearances of crime and disorder were visible than in any other town I ever saw". Las referencias de los crímenes están tomadas de la *Gaceta Oficial*, Caracas, febrero 26, 1876.

¹⁰⁵ "The police arrangements in Caracas are excellent; there are no robberies or murders, and one seldom sees an intoxicated man upon the streets. Liquor is sold at nearly all the groceries, or bodegas, as they are called, and the *aguardiente* which the common people use is the most vicious sort of fire water; but the punishment of offenders is extreme, and those who have not sufficient self-control to drink moderately are taken in charge by their friends at the first sign of intoxication".

Guzmán honró su admiración por las costumbres de la Inglaterra victoriana (CASTELLANOS, 1969: 41; GALEY, 1973: 89-90).¹⁰⁶

“(…) 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”.

Decreto 2.765, enero 24, 1885

Vivienda y transporte

38. 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).¹⁰⁷ 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).¹⁰⁸

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 "mucha 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).

39. 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.¹⁰⁹ Durante la Aclamación, se excluyó la circulación de mulas, asnos y otras

¹⁰⁶ La advertencia de Guzmán a Ana Teresa está en una carta fechada en París, 16-1-1868.

¹⁰⁷ 23-VIII-1875.

¹⁰⁸ "proprietors are too poor to live in themselves, and too proud or obstinate to let them at a reasonable rent"; "as dear as if the supply were unequal to the demand".

¹⁰⁹ 18-II-1871, arts. 87, 90-91.

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).¹¹⁰ 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). La creciente preocupación guzmancista por el decoro urbano se hizo evidente en sucesivas regulaciones para estos nuevos servicios de transporte: los conductores de coches y calesas debían probar su "idoneidad y competencia,... su moralidad, honradez y sobriedad de costumbres", quedando su comportamiento tan controlado que incluso se les prohibió fumar mientras trabajaban (*RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA...*, 1891, XIII: 151).¹¹¹

40. Una vez más, los logros en el transporte público fueron saludados por los visitantes. Aunque el consejero Lisboa había encontrado unos pocos coches de alquiler en Caracas antes del guzmanato, Urdaneta estimó unos 400 carruajes de dos categorías para la época de la Exposición: 160 "de plaza", muchos de ellos conducidos por italianos; y el resto de lujosas victorias y calesas, guiadas por criollos. Si bien los choferes italianos no eran muy educados, el colombiano reconoció que cada "cochero usa reloj y va bien calzado, y como los de su oficio en todas las grandes ciudades, conocen todos los sitios y se muestran cumplidos con quien sabe darles su propina" (URDANETA, 1960: 387-388; LISBOA, 1954: 66). Los conductores también llevaban una corneta que hacían sonar al aproximarse a los cruces de calles, práctica vista por Curtis en Ciudad de México; sin embargo, a diferencia de lo estilado en esta última o en La Habana, el americano se sorprendió de que a los pasajeros caraqueños no se les permitiera fumar (CURTIS, 1888: 280, 284).

Los visitantes celebraron así otro milagro urbano del Ilustre Americano: con sus calles centrales recorridas por tranvías de caballos, victorias y calesas, Caracas emulaba los medios de transporte de las principales capitales del siglo XIX. Y aún

¹¹⁰ Decreto 2765, 24-I-1885.

¹¹¹ Decretos 3722, 30-X-1886; 3770, 28-I-1887.

distando de igualar la congestión del tráfico parisino, el presidente de la Aclamación pudo, en las calles de su ciudad, recrear algo de la preceptiva del libro *Paris à cheval* (1882), de Victor Geruzez (1884), incorporado a la biblioteca de Guzmán durante su segundo interregno en la capital gala.

41. A lo largo del siglo XX fue reconocido que el programa de policía urbana guzmancista elevó el nivel del urbanismo venezolano, pasando de los códigos españoles poscoloniales a los estándares europeos de la era industrial. Según historiadores y cronistas, el villorrio diezmado por terremotos y guerras civiles trocose en la pequeña, pero secular, capital de una modesta república en trance de modernización (GALEY, 1973: 77; 89; NAZOA, 1987: 148). Con denuedo por mejorar los servicios y las costumbres caraqueñas, el guzmanato renovó una policía municipal que completaba las mejoras en obras públicas; a nuestro entender, ello confirma, una vez más, la articulación de las dos vertientes del proyecto urbano guzmancista. También a nivel administrativo, y a pesar del fuerte centralismo, esta agenda fue instrumentada por los gobiernos nacional y municipal, con la virtud cívica de atraer la atención pública hacia aquellos aspectos de la vida local susceptibles de ser mejorados. Sin llegar a articularse en un plan como tal, los capítulos del proyecto urbano guzmancista conformaron así la primera agenda de intervención gubernamental en la historia municipal venezolana.

Sin embargo, tal como ha ocurrido con respecto a las obras públicas, el reconocimiento del proyecto municipal guzmancista ha sido empañado por la supuesta imitación del París del Segundo Imperio (DÍAZ SÁNCHEZ, 1966: 10; GALEY, 1973: 89). Es por ello que debemos abordar la cuestión controversial de la influencia del barón de Haussmann sobre el proyecto urbano de Guzmán Blanco; pero hagámoslo ahora a través de un enfoque que pueda iluminar conclusiones menos acusatorias y más desprejuiciadas que las sugeridas por la crítica tradicional.

A tal efecto, debemos advertir que, por razones de extensión, los principios urbanos del prefecto del Sena no pueden ser identificados y puestos aquí en una perspectiva europea (HAUSSMANN, 1979; CHOAY, 1989: 15-19, **figura 11**). Tampoco puede ser en este trabajo catalogada la "haussmannización" de otras capitales latinoamericanas, a efectos de ser comparada con el caso de Caracas, lo cual he abordado en otras publicaciones (ALMANDOZ, 2010; 2018: 90-106). Al mismo tiempo, debe advertirse que el intento por dilucidar la verdadera influencia del urbanismo francés de entonces sobre la Caracas guzmancista no incluirá, ni una descripción del París del Segundo Imperio, ni un análisis de las obras de Haussmann, aspectos que, además de trascender el alcance de esta investigación, han sido desarrollados por otros autores (AGULHON, 1983; LONDEI, 1982; PINHEIRO, 2002; PINKNEY, 1958; SUTCLIFFE, 1970; 1981).

De manera que nuestra aproximación aquí solo intenta focalizar los principios haussmannianos asociados con el proyecto guzmancista, para así poder constatar cuán comparables resultan entre ellos. A un nivel histórico, deben también detectarse las alusiones al prefecto del Sena y sus obras en el debate público de la Caracas de marras. Finalmente, debemos apuntar a un grado de conceptualización que, a nuestro entender, no ha sido alcanzado antes; esto es: categorizar el proyecto guzmancista en términos de historiografía urbanística, así como reconocer su contribución

epistemológica al moderno urbanismo venezolano, tal como corresponde a los propósitos de este trabajo.



Figura 11. Frontispicio del segundo volumen de la edición original de las *Mémoires*, de G.E. Barón de Haussmann. Tomado de Haussmann (1979).

"El General Guzmán Blanco, imitando a Napoleon 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..".

Luis Level de Goda, *Venezuela y el general Guzmán Blanco* (1873)

Haussmann en Caracas: saga napoleónica y arte urbano

42. La cuestión en torno al ejemplo de Haussmann 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 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.

En la crónica e historia caraqueñas – de Ramón Díaz Sánchez a Leszek Zawisza, pasando por Arturo Uslar Pietri - las asociaciones han sido remitidas a la supuesta imitación que Guzmán habría hecho de Napoleón III y del París del Segundo Imperio, sin considerar directamente las ideas y obras del prefecto del Sena (DÍAZ SÁNCHEZ, 1954: 23; 1966: 10; GALEY, 1973: 84, 89; USLAR, 1969: 163-164; ZAWISZA, 1986, II: 242). La articulada cirugía emprendida por este en virtud de la circulación, la higiene

y la monumentalidad no fue tenida en cuenta por los críticos venezolanos, acaso para reforzar así el argumento de la falta de plan para la Caracas guzmancista.

La similitud ha sido también forzada en relación con la cuestión sanitaria, pareciéndose olvidar que los trabajos subterráneos de Haussmann respondieron, en buena medida, a la preocupación por las reformas estructurales de higiene y vivienda, ya en boga en la Europa industrial. En cambio, valga recordar que la renovación sanitaria del guzmanato más bien se preocupó - como hemos visto en la sección anterior - por la limpieza superficial y la apariencia externa; las reformas higiénicas, en un sentido más haussmanniano e industrial, no habían arribado todavía a la Venezuela de marras. Por todo ello, es tiempo ya de dimensionar el verdadero sentido de la "haussmannización" del Ilustre Americano, al menos desde el punto de vista histórico y urbanístico.

A tal efecto, 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).

43. 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 Napoleon 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).¹¹²

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).

44. En una segunda edición del libelo, Level fustigó de nuevo la vanidosa costumbre del Presidente de bautizar obras públicas con su propio nombre: "¿Por qué un gobierno tan liberal, y siéndolo Guzmán Blanco, aparece en todo su personalidad, y llevan su nombre, Guzmán Blanco, los Estados, los caminos, los puentes, los puertos, los edificios, las poblaciones, las calles, los paseos, los acueductos, los parques, etc., etc.?" (LEVEL, 1875: 13). Algunos años después, el mismo Guzmán ripostó que las obras del Septenio eran "como murallas de su gloria, contra las que han de estrellarse todos los gobiernos ambiciosos e ignorantes, hoy como mañana y como siempre" (GUZMÁN, 1878: 10).¹¹³ Y para el año de la Exposición, la polémica estaba todavía lejos de zanjarse: el panegirista Hortensio afirmaba que las obras guzmancistas habían contribuido a consolidar la paz en Venezuela, mientras que el detractor Manuel Briceño denunciaba que los monumentos del Centenario le recordaban los de Roma, sojuzgada por césares tiranos (GÜELL Y MERCADER, 1873: 209; BRICEÑO, 1919: 140).

Más que los principios urbanísticos del Barón, esta controversia hace recordar el debate que siguiera en Francia a la publicación de *Comptes fantastiques d'Haussmann* (1868), de Jules Ferry, donde el autor se opuso a los nuevos préstamos solicitados por "el autócrata de la Prefectura", durante los últimos años de su reinado municipal a lo Luis XIV (FERRY, 1868: 46). En este sentido, puede decirse que si el prefecto del Sena asomó en el debate de la Venezuela guzmancista, fue más como factótum de las políticas progresistas de Napoleón III, y no como referente propiamente urbanístico; tal como veremos más adelante, la precursora cirugía de Haussmann no sería identificada sino mucho después, al comienzo del siglo XX.¹¹⁴

En el entretanto, desde el punto de vista urbano, la presencia del Barón en Caracas solo puede ser percibida en el ambiente evocador del Segundo Imperio, así como en el eclecticismo arquitectónico de la capital guzmancista: Haussmann estaba en el aire, por así decir, pero no se había materializado todavía en la ciudad chica. Al mismo tiempo, desde una perspectiva histórica, la supuesta influencia de Haussmann sobre el proyecto urbano de Guzmán debe verse como caso particular de la que podría llamarse "napoleonización": más que el Barón, fue el Emperador quien sirvió de

¹¹² Publicada en Bogotá, donde Level estaba exiliado, la edición original de 1873 no ha sido ubicada en las mayores bibliotecas de Caracas, pareciendo ser por lo demás escasamente conocida; es por ello que reproduzco la cita tomada del libro de Rojas. No obstante, sí he podido ubicar la edición de 1875 del libelo, publicada en Puerto España, Trinidad, cuyo texto fue ligeramente modificado por Level.

¹¹³ Antonio Guzmán Blanco, "En defensa del Septenio".

¹¹⁴ Ver *infra* "De policía urbana a higiene pública".

referente en la polémica saga que, jugando de nuevo con títulos de opereta, puede parafrasearse como las "cuentas fantásticas de Guzmán".

45. Desde la perspectiva de la historiografía urbana, puede decirse que el proyecto guzmancista no pertenece del todo a la era haussmanniana. Con la adición de circulación e higiene como principios de su cirugía monumental, el Barón fue pionero en incorporar elementos funcionales de la era industrial dentro del diseño tradicional basado en principios artísticos; tal como ya se señaló, con ello Haussmann sentaba las bases del "urbanismo de regularización", cuya racionalidad quirúrgica modeló otras intervenciones en las grandes ciudades europeas, así como las obras teóricas que las respaldaron. Entre las últimas debe mencionarse la *Teoría general de la urbanización* (1867), de Ildefonso Cerdá, así como las dos versiones del *Städtebau*, resultantes de los principios artísticos de Camillo Sitte (1889) y la ingeniería urbana de Reinhard Baumeister (CERDÁ, 1979; SITTE, 1986). Todas ellas pueden ser vistas como intentos pioneros para tratar con el problema de la ciudad que había sido concebida como obra de arte y se estaba trocando en objeto técnico (ALMANDOZ, 2016; CHARRE, 1983: 96-103; CHOAY, 1989: 15-21; WIECZOREK, 1981; ZUCCONI, 1992).

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). Y este cristalizó en Europa entre siglos, como sabemos, con los desafíos sanitarios, habitacionales e infraestructurales, planteados por la revolución industrial a la expansiva ciudad decimonónica.

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. Por lo demás - tal como Giulio Carlo Argan demanda de un tal arte - las intervenciones guzmancistas representaron en su momento una "valoración de la condición objetiva" de la ciudad (ARGAN, 1983: 86), valoración fundamental para el ulterior urbanismo venezolano, como veremos en capítulos siguientes.

Sin embargo, tal categorización artística no desdice del pragmatismo administrativo de la reforma guzmancista, manifiesto en las numerosas obras públicas ya enumeradas, así como en la ampliación y actualización de la policía urbana y la agenda municipal. Desde la limpieza y la apariencia hasta el comportamiento público y el decoro, pasando por el transporte, el guzmanato conformó las primeras áreas de intervención gubernamental en la ciudad; ello permite establecer un paralelo epistemológico, *mutatis mutandis*, con la "intervención pública" que antecedió la

conformación del urbanismo en las sociedades industrializadas (SUTCLIFFE, 1981: 204 y siguientes). Estos esfuerzos por reproducir modelos metropolitanos en un contexto semi-colonial podrían ser vistos como una forma de "colonialismo cultural" (KING, 1976: 26-28), tal como ilustra la saga napoleónica en torno a la renovación guzmancista. Pero en todo caso, el Ilustre Americano lideró el primer intento venezolano por mejorar y actualizar una administración urbana que, sin desconocer los pinitos y las reformas de las tempranas décadas republicanas, no había cambiado en mucho desde la Colonia.

V Vísperas urbanísticas

“Llegado a la cumbre del paseo, buscó los mejores puntos de vista, y desde ahí se entretenía en descubrir con la mirada, nombrándolos a un mismo tiempo, los edificios más notables: el Teatro Municipal; cerca del teatro, una iglesia a la manera de Bizancio, coronada de cúpulas; la Plaza de Toros, la Catedral; la iglesia de La Pastora y demás templos, casi todos de arquitectura mediocre ... Hacia el Noroeste le pareció ver todo un barrio nuevo, como si la ciudad, en este punto, se hubiera ensanchado bruscamente: casas construidas y casas a medio construir sobre una tierra color de ocre, algunos dispersos manchones de arboledas y muchas calles, apenas en esbozo, rompidas de barrancos”.

Manuel Díaz Rodríguez, *Idolos rotos* (1901)

Panorama caraqueño

1. Recordando sus ascensos a lo largo de la viale dei Colli florentina y del Pincio romano, una tarde subió Alberto Soria al paseo El Calvario, para contemplar el panorama de la Caracas finisecular. Si bien mucho de lo divisado por el escultor recién llegado de Europa - protagonista de la novela *Ídolos rotos* (1901), de Manuel Díaz Rodríguez - fue la silueta heredada de la renovación guzmancista, otras mejoras habían sido introducidas en las calles de la capital de Cipriano Crespo, aunque no pudieran percibirse desde la colina (DÍAZ RODRÍGUEZ, 1982: 27-28; DOMÍNICI, 1988: 233).

Así, por ejemplo, la polvareda flotante sobre la ciudad desde el Septenio – la cual había hecho a Méndez y Mendoza ironizar, en *El Cojo Ilustrado*, que los caraqueños lucían tan rubios como los berlineses - fue aplacada, al cerrar el siglo, con un nuevo sistema de lavado de calles, mientras el pavimento de piedras era reemplazado por concreto (MÉNDEZ Y MENDOZA, 1893: 112-113; GOBERNACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, 1889: vii). De manera similar, continuando la tradición guzmancista, los espacios públicos se mantuvieron limpios: si los viajeros franceses Cazeneuve y Haraine, venidos poco después de la Aclamación, reconocieron el mantenimiento de paseos y jardines públicos, lo mismo comentaron, diez años más tarde, Ira Nelson Morris y Walter E. Wood sobre las calles y los edificios caraqueños (CAZENEUVE Y HARAINÉ, 1888: 64; MORRIS, 1897: 108; WOOD, 1896: 177-178).

“No siendo posible usar los carros ordinarios en las angostas calles de Caracas, fue preciso construir unos especiales; y después de muchos estudios se ha logrado obtener un tipo adecuado a las necesidades de la ciudad, y elegante al mismo tiempo”.

Eugenio Mendoza Cobeña, *apud. Caremis, Sabor de Caracas* (1981)

Electricidad y tranvías

2. En relación con otros 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".¹¹⁵ 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; 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).¹¹⁶

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).¹¹⁷ 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).

3. Aunque Alberto Soria no pudiera notarlo desde El Calvario, 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

¹¹⁵ *El Cojo Ilustrado*, IV, 82, Caracas: mayo 15, 1895, p. 303.

¹¹⁶ *El Cojo Ilustrado*, XI, 263, Caracas: diciembre 1, 1902, p. 746.

¹¹⁷ "made in France, usually built in the style of our victorias, and are certainly good looking".

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. Descubiertos para sobrellevar el calor, los vagones fueron especialmente diseñados para clima tropical, tal como reportó Mendoza en una nota de prensa contemporánea, recogida por Carlos Eduardo Misle (Caremis) en *Sabor de Caracas* (1981):

“No siendo posible usar los carros ordinarios en las angostas calles de Caracas, fue preciso construir unos especiales; y después de muchos estudios se ha logrado obtener un tipo adecuado a las necesidades de la ciudad, y elegante al mismo tiempo.

“Están contruidos de una madera de la India, *Teak*, la cual es a prueba contra los insectos. Cada carro está provisto de dos motores de 75 caballos de fuerza los dos; y en vista de las fuertes pendientes de las calles, tienen un freno eléctrico, además del freno de mano. Los fabricantes de los carros son Milnes Voss & Co., de Inglaterra” (MENDOZA COBEÑA, *apud.* CAREMIS, 1981: 76).

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).

Así, más de una década después de que los "elegantes y cómodos" tranvías eléctricos de El Havre fueran descritos en *El Cojo Ilustrado*, donde también se reportaron las primeras fallas de los de Nueva York, los Tranvías Eléctricos de Caracas finalmente representaban, según el magacín, "un progreso efectivo en el ornato y en la comodidad del tráfico de la capital" (RODRÍGUEZ ESPINOZA, 1939: 39-43).¹¹⁸ Y no obstante todo el retraso tranviario y la construcción de subterráneos en grandes metrópolis de Europa y las Américas (incluyendo Buenos Aires), cándidos lugareños de marras creían - según evocan cronistas de la Bella Época, como Alfonso Cortina y el mismo Caremis - que la capital venezolana alcanzaba un adelanto sin parangón (CAREMIS, 1981: 74-76; CORTINA, 1995: 12).

“El carruaje rodó blandamente por el pulimentado macadam del bellísimo paseo del Paraíso, el *rendez-vous* de las elegancias caraqueñas, con sus alamedas frondosas, sus palacios magníficos, sus quintas primorosas y sus graciosos chalets (...)”.

Pedro A. Peña, “Caracas vista desde un automóvil” (1913)

Eclecticismo y suburbios: entre El Paraíso y La Pastora

4. Aunque Alberto principalmente pudo, desde la colina, avistar notables edificios guzmancistas, había en Caracas otras innovaciones arquitectónicas y académicas, las

¹¹⁸ Los reportes sobre los tranvías eléctricos aparecieron en números sucesivos de *El Cojo Ilustrado*, IV, 79, Caracas: abril 1, 1895, p. 205; 80, Caracas: abril 15, 1895, p. 239; 84, Caracas: abril 15, p. 375. Los tranvías eléctricos de Caracas fueron reportados en *El Cojo Ilustrado*, XVII, 397, Caracas: julio 1, 1908, p. 399.

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, **figura 12**).



Fig. 98. Primera promoción de ingenieros egresados de la Escuela de Ingeniería: Antonio María Martínez, Carlos F. Linares, Adolfo Nones hijo, José Lázaro Costa, Rafael del Valle Zeno.

Figura 12. Primera promoción de ingenieros egresados de la Escuela de Ingeniería, década de 1890. Tomado de Arcila (1961, I).

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 edilicia 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).

5. 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).

Cuando Tomasso Caivano visitó la avenida de El Paraíso durante la década de 1890, el viajero italiano notó que sus aceras y construcciones la harían convertirse en uno de los más encantadores paseos de América Latina, comparable a La Reforma en Ciudad de México y Palermo en Buenos Aires (CAIVANO, 1897: 187). El pronóstico de

Caivano fue confirmado en el recorrido en carro que hiciera el colombiano Pedro A. Peña, al cerrar la década siguiente: presidido por la India de Eloy González, y flanqueado por el hipódromo, el paseo de El Paraíso había pasado a ser "el rendez-vous de las elegancias caraqueñas, con sus alamedas frondosas, sus palacios magníficos, sus quintas primorosas y sus graciosos chalets"; junto a los monumentos heredados de la era guzmancista, el esplendor burgués de El Paraíso confirmaba que Caracas era, según Peña, "superior a Bogotá en lo material" (PEÑA, 1954: 139-140).

Pero no todos los visitantes avalaban esta supuesta ventaja: reviviendo la displicencia del consejero Lisboa, Manuel de Oliveira Lima consideraba que la Caracas de Castro era todavía una capital sin palacios, donde algunos "templos sin nobleza" habían sido transformados en panteones civiles; así fustigaba el embajador brasileño la reciente renovación del Panteón Nacional, acometida por Chataing (LIMA, 1981: 95-96). Y acaso Alberto Soria, junto a otros evasivos personajes del modernismo literario venezolano, habrían coincidido con el diplomático pernambucano (ALMANDOZ, 2002-2018, I: 41-52).

6. La expansión divisada por Alberto 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).

Si bien, hacia 1899, Federico Bauder había diseñado un proyecto para un Banco Nacional Hipotecario de Fincas Urbanas, la construcción de casas económicas no pareció atraer a grandes empresarios en el nuevo siglo. Los terratenientes del centro caraqueño preferían dejar que sus solares se tugurizaran y pasaran a engrosar los así llamados "corralones", caracterizados, al igual que los conventillos de otras ciudades latinoamericanas, por mínimas condiciones de espacio y escasas facilidades habitacionales (CORTINA, 1995: 139-140; ACOSTA, 1967: 771-773; ALMANDOZ, 2018: 159-170).

"Al lado de un español rancio que llora la pérdida de nuestras colonias, vive tranquilo un *yankee* imperialista en compañía de un puertorriqueño, ambos camiseros, por más señas. En el cuarto inmediato se alberga un francés que departe amistosamente con el español... Junto á un súbdito de Humberto I se hospeda un adepto de Confucio".

El centro: pasajes, corralones y babelismo

7. 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, donde el español Ramos y García encontró cuadros de un babelismo galdosiano:

"Al lado de un español rancio que llora la pérdida de nuestras colonias, vive tranquilo un *yankee* imperialista en compañía de un puertorriqueño, ambos camiseros, por más señas. En el cuarto inmediato se alberga un francés que departe amistosamente con el español... Junto á un súbdito de Humberto I se hospeda un adepto de Confucio" (RAMOS Y GARCÍA, 1901: 31-36).

Todos esos cambios espaciales y arquitectónicos, urbanos y poblacionales se entreveraban en la Caracas de Crespo y Castro, aun cuando Alberto Soria no pudiera percibirlos en el panorama desde El Calvario. Y aunque tampoco pudiera ser notada a primera vista en las calles, una revolución fundamental ocurría en la capital de entre siglos, a saber: el debate sobre la higiene pública y las reformas consiguientes.

"Caracas no es una verdadera ciudad, porque carece de las condiciones indispensables que hoy se exigen a las ciudades civilizadas; es decir le faltan elementos matenales de los cuales no se puede prescindir, para que la vida sea cómoda y el desarrollo de la sociedad sea normal".

Luis Razetti, "Por Caracas" (1909)

De policía urbana a higiene pública

8. 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 "apariencia", tal como ya fue explicado (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1876: 10-12).

En su *Tratado elemental de Higiene* (1874), José Manuel de los Ríos ya había alertado al público sobre la suciedad de las calles capitalinas; pero en varios aspectos todavía más cercano a los manuales de urbanidad preguzmancistas, el tratado solo distinguía entre "higiene privada" y "pública", sin referirse propiamente a los problemas urbanos. Otra distinción general entre "insalubridad accidental" y "relativa" fue señalada por Toribio González, al responder a las críticas sobre la suciedad de las calles caraqueñas (DE LOS RÍOS, 1874: 2, 19).¹¹⁹ Algunos años después, la obra *La república de Venezuela bajo el punto de vista de la Geografía y Topografía médicas y de la Demografía* (1880), de Rafael Villavicencio, preparada especialmente para la Exposición de 1883, dedicaba un capítulo completo a Caracas; aunque reconociendo algunos problemas en la "limpieza pública" de las casas, el autor hacía una evaluación positiva de la "salubridad" general en la capital festiva (VILLAVICENCIO, 1880: 111, 122-123).

9. 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.¹²⁰

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 (**figura 13**). 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.¹²¹ Y el nuevo siglo abriría con la

¹¹⁹ *Gaceta Oficial*, octubre 1, 1874.

¹²⁰ Ver <http://portaldelahistoriadeacaracas.blogspot.com/2010/06/pasaje-linares.html>. Posteriormente devino sede de la Cruz Roja Venezolana.

¹²¹ *El Cojo Ilustrado*, IV, 74, Caracas: enero 15, 1895, p. 48; 83, junio 1, 1895, p. 335.

fundación del Colegio de Médicos de Venezuela, en 1902, seguido por la Academia Venezolana de Medicina, dos años más tarde.



1890-1892. en París, siguiendo un Curso de Perfeccionamiento

Figura 13. Luis Razetti durante su estadía en París, al comenzar la década de 1890. Tomado de Archila (1952).

10. El renacimiento médico fue acompañado por la creciente divulgación de las virtudes de la Higiene, divisa finisecular de progreso y civilización importada de Europa. En este sentido, la temprana miscelánea de *El Cojo Ilustrado* reflejaba la preocupación higienista en Venezuela durante la década de 1890: traducciones de los nuevos métodos desinfectantes de Pasteur y Von Ringer fueron tomados de *La Nature* y *Le Concours Medical*; mientras que en las páginas de modas, *El Tocador* de la baronesa Staffe, suerte de manual de etiqueta de la sociedad crespista, dedicaba prolijos capítulos a la limpieza de muebles y habitaciones.¹²²

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).¹²³ 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).

¹²² *El Cojo Ilustrado*, I, 10, Caracas: mayo 15, 1892, p. 152; IV, 74, enero 15, 1895, p. 44.

¹²³ Francisco Antonio Rísquez, "La higienización de Malaga" (1903).

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. Respaldado 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).

"...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".

Francisco Antonio Rísquez, "Causas del predominio de las enfermedades gastro-intestinales en Caracas" (1907)

Síndrome insalubre y debate médico

11. 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.¹²⁴

¹²⁴ Ver *infra* "Nuevas instituciones: DHED y Comisión de Higiene Pública".

Recapitulando sobre la mortalidad, valga hacer notar que Villavicencio, en su mencionado reporte de 1880, no la valoró tanto como índice demográfico, identificando más bien la insuficiencia alimentaria y el abuso medicinal como causas del alto número de muertes urbanas (VILLAVICENCIO, 1880: 120-123, 129). Sin embargo, las nuevas generaciones de higienistas sí se percataron del problema y se esforzaron en generar explicaciones y acciones. Desde su "Revista" quincenal en *El Cojo Ilustrado*, Méndez y Mendoza aprovechó los brotes de fiebre, al promediar la década de 1890, para censurar a los doctores y autoridades en relación con el "pésimo estado sanitario de Caracas" (MÉNDEZ Y MENDOZA, 1893: 152). Algunos años después, la "Crónica científica" del doctor Elías Toro, en *El Cojo Ilustrado*, también señaló la necesidad de llevar estadísticas oficiales consecutivas, de tal manera que pudieran ser esclarecidas las razones de la alarmante mortalidad capitalina (TORO, 1896: 721). Esta urgencia informativa fue subrayada asimismo por reportes, en el mismo *El Cojo Ilustrado*, sobre las actualizadas estadísticas de "movimiento de la población", llevadas en la oficina sanitaria de Nueva York (TORO, 1898).

12. Las denuncias de los reporteros 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).

13. 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 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; GONZÁLEZ 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 (GONZÁLEZ 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.¹²⁵ 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*.¹²⁶

14. 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

¹²⁵ *El Cojo Ilustrado*, I, 1, Caracas: enero 1, 1892, p. 11; VIII, 150: marzo 15, 1895, p. 289

¹²⁶ *El Cojo Ilustrado*, VIII, 179, Caracas: junio 1, 1899, p. 388.

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).

15. 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 1907, el cual tuvo lugar en Berlín (RÍSQEZ, 1909: 89-90; RÍSQEZ Y GUEVARA, 1909: 203).

Poniendo a la capital venezolana en perspectiva desde Europa, Rísquez resumió su diagnóstico del problema hídrico en "Causas del predominio de las enfermedades gastro-intestinales en Caracas" (1907); después de confirmar allí las conclusiones de sus colegas – a saber: que "las aguas de Caracas ofrecen todas las condiciones necesarias para causar enfermedades gastro-intestinales y muchas otras" – el médico y diplomático resaltó la prioridad de mejorar la provisión hídrica y la red de alcantarillado. "El grande, colosal sin duda, pero indispensable empeño que hemos de realizar en Caracas (...) es surtir de agua pura y ampliar su red de cloacas. Tal es la base de toda tentativa higiénica, sin la cual, cualesquiera otras resultarían lastimosamente inútiles", Rísquez *dixit* (RÍSQEZ, 1909: 168).¹²⁷

¹²⁷ F.A. Rísquez, "Causas del predominio de las enfermedades gastro-intestinales en Caracas" (1907).

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).

"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".

Antonio Herrera Vegas (1903)

Endemias y pestes

16. 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).

Al cerrar la primera década del siglo, la peste bubónica también se apoderó de la capital, donde permanecería endémica por otro decenio, como ocurrió asimismo con el cólera y la así llamada "gripe española" de 1918. Por aquel tiempo, "bajo un cielo de peste, Caracas se debatía en contorsiones como una lombriz desesperada", según el cuadro novelesco de José Rafael Pocaterra en *La casa de los Abila* (1921-1922) (POCATERRA, 1991: 439). En una serie de artículos publicados en *El Universal*, Razetti entonces explicó de nuevo los requisitos para una desinfección adecuada, pero ahora en términos de ultimátum: "guerra contra las ratas y los mosquitos" debía ser la *delenda Carthago* para las autoridades de Caracas y el país (RAZETTI, 1952, II: 586-588; ARCHILA, 1956, I: 175-176).

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.

"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, *Decreto creando la Dirección de Higiene y Estadística Demográfica del Distrito Federal* (1899)

Nuevas instituciones: DHED y Comisión de Higiene Pública

17. 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."

"Intervenir desde el punto de vista de las conveniencias de la higiene en los trabajos de edificios, cloacas, entubados y toda obra en que haya demolición de tierra, así como en la situación y traslación de establecimientos insalubres o peligrosos."

"Velar por la higiene de las escuelas, talleres, cárceles, hospitales, templos, mercados y todo centro de aglomeración humana (...)" (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).

18. 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).¹²⁸

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

19. 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).

¹²⁸ *Gaceta Municipal del Distrito Federal*, junio 22, 1907, junio 10, 1909; como en el caso de la *Gaceta Oficial*, la *Gaceta Municipal* (GMDF) será citada según su fecha de edición.

Habiendo ya algunas aparecido en el reglamento de 1906, las principales regulaciones en arquitectura doméstica obviamente resultaban del debate higienista: cada casa debía tener escusado y baño con aducción a las cloacas públicas, al tiempo que se establecían parámetros mínimos para la capacidad, iluminación y ventilación de las habitaciones (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1911: arts. 109-110, 113-114). El área construida también fue regulada, buscando liberar espacio para la ventilación e higiene del edificio. El alcantarillado y drenaje de las viviendas tenían que ser rigurosamente calculados y diseñados, de manera que no desembocaran en las vías públicas; con respecto a las nuevas regulaciones sobre pavimentación de calles, puede decirse que respondían en parte a las recientes denuncias de Razetti en los periódicos (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1911: arts. 119, 135-137, 149-153, 207, 293-296). El proceso para construir y remodelar casas privadas fue formalizado bajo la inspección y aprobación de la Ingeniería Municipal, la cual también debía supervisar el desarrollo de líneas de tranvías. En este sentido, la Ingeniería pasó a ser responsable administrativa no solo del control de la arquitectura civil de Caracas, sino también de su expansión urbana (CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL, 1911: arts. 159 y sig., 192).

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.).

20. 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.¹²⁹

“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”.

Alfredo Jahn, “El desarrollo de las vías de comunicación en Venezuela” (1926)

“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”.

Eduardo Arcila Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela* (1961)

Saneando y comunicando en regiones

21. 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 –

¹²⁹ Ver *infra* “Vísperas urbanísticas”.

“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).

La modernización portuaria contribuyó asimismo al saneamiento regional entre siglos. En este sentido debe mencionarse el contrato de diciembre 21 de 1892, para el malecón y relleno del puerto de Maracaibo, otorgado a Alejandro Andrade, cuyas labores se concluyeron en 1897 (ARCILA, 1961, II: 345-346). También el ya mencionado proyecto, de 1894, del muro de concreto con postes y vigas de acero para Puerto Cabello, pionero en este sistema constructivo; se inauguró el 24 de julio de 1897, tras ser desarrollado por el ingeniero belga Norbert Paquet, en representación de la Sociedad John Cockerill, de Bélgica (ARCILA, 1961, II, 330-344, **figura 5**). Y también en el ramo portuario, valga destacar la industria naval de Astillero Nacional y Dique Seco, en Puerto Cabello, así como los almacenes y muelles para el puerto de Tucacas (1905), a cargo del ingeniero Félix Maldonado Espino (ARCILA, 1961, II, 350-352).

22. 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, **figuras 14 y 15**).

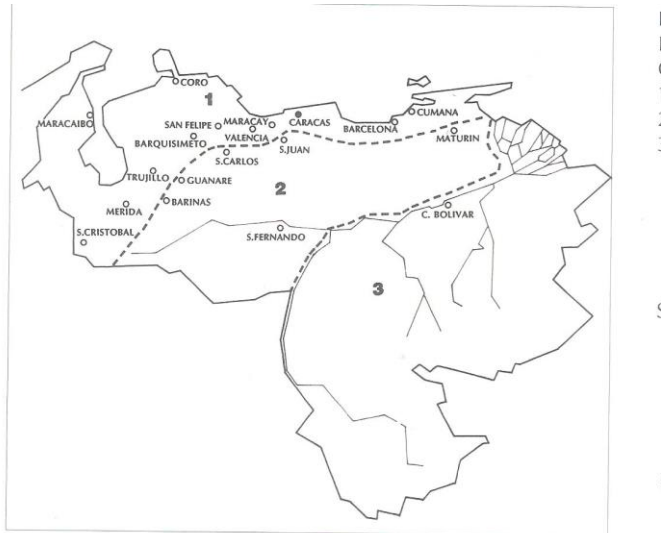


Figura 14. Regiones geográficas y principales ciudades de Venezuela, entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Tomado de Negrón (2022).

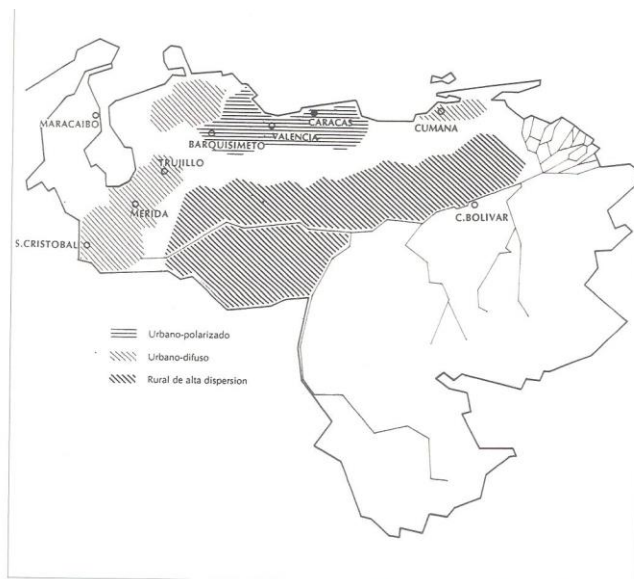


Figura 15. Patrones de ocupación territorial en Venezuela, entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Tomado de Negrón (2022).

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. El 14 de julio de 1894 se firmó el primer contrato del cable

aéreo Sarare-Barquisimeto-Valencia, adjudicado al general Leoncio Quintana. Fue seguido por varios otros en 1897: el contrato de abril 17, para el cable aéreo Caracas-La Guaira y Caracas-Carenero, a cargo de José Antonio Mosquera y Carlos V. Echeverría; un mes más tarde, el de la línea Caracas-Valles del Tuy, a cargo de Juan Bautista Carreño, S. J. Díaz Montijo y Jesús Lameda. Para la región andina, en junio 9 de 1897 correspondió al contrato para el cable aéreo Táchira-Trujillo-Lago de Maracaibo, firmado entre el MOP y Samuel J. Nathans; seguido en diciembre por el de Tovar-Escalante, Mérida-Lago de Maracaibo, a cargo de Jorge Valbuena. En el mismo año de 1897 se presentó el proyecto para el cable aéreo río Caroní-Guayana, propuesto por Celestino Peraza, así como el firmado en mayo para la línea Puerto Cabello-Yaritagua. Al iniciar 1898 se firmó el contrato para el cable Valencia-Nirgua, adjudicado a Eduardo Rauber, seguido por el de la línea Coro-Churuguara, otorgado a Napoleón Rodríguez España y el general Santos Flores. El 9 de febrero del mismo año se adjudicó la línea Uracá-Rubio, en el estado Táchira, a Diego Febres Cordero; fue seguida, en abril, por el cable aéreo Las Minas-Carúpano, para transportar azufre, cuyo contrato adjudicó el MOP a la Compañía Alemana de Azufrales de Venezuela, en la persona de James Chaeffer (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).

23. 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 Corozal, 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).

24. 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 mencionados cincuenta millones de bolívares otorgados por el Disconto Gesellscahft 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 causaran “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.

"*Garden City* será la ciudad modelo, la ciudad tipo, ideal, construida con perfecta sujeción á los principios higiénicos, con todos los perfeccionamientos de la ciencia. Cada edificio privado reunirá las ventajas de la casa de la ciudad y de la casa de campo”.

El Cojo Ilustrado, VIII, 186, Caracas: septiembre 15, 1899

Vísperas urbanísticas

25. Junto a las reformas higiénicas y las mejoras comunicacionales que conformaron parte de la agenda urbana de la Bella Época venezolana, el reporte de los avances arquitecturales y de diseño prefiguraron otro capítulo de la nueva disciplina urbanística. Esta cristalizaba en Europa y Norteamérica en la primera década del siglo XX, sobre la base de componentes como salud pública, vivienda de interés social, ingeniería vial, expansión urbana y mejoras edilicias, todos los cuales fueron controlados por las administraciones locales o nacionales, tal como ocurrió tempranamente en Gran Bretaña y Alemania, con soporte legal e institucional (LADD, 1990; SUTCLIFFE, 1981, por ejemplo).

Entrelazando esas mismas mejoras, una cristalización análoga ocurrió, desde la segunda y tercera décadas del siglo XX, en los países más adelantados y urbanizados de América Latina, como Argentina, Brasil, Chile y México, estos dos últimos con los primeros aparatos legales de planificación nacional (ALMANDOZ, 2018: 263-274). Aunque el urbanismo no emergiera en Venezuela a la sazón, como ya ha sido señalado, tratemos de ofrecer seguidamente una muestra de la literatura aparecida entre siglos a nivel local, donde asomaban los componentes disciplinarios más cercanos al diseño. Junto a las mejoras sanitarias y comunicacionales revisadas en secciones anteriores, el debate arquitectónico, estilístico y morfológico – aunque muy incipiente en Caracas y Venezuela en general - completa la noción de *vísperas urbanísticas*, la cual hemos asomado, en otras publicaciones, en un sentido epistemológico y disciplinario (ALMANDOZ E IBARRA, 2018). Estas “vísperas” resultan análogas al “pre-urbanismo” de Françoise Choay, pero más orientadas a las reformas legales, administrativas e institucionales que en el caso de la historiadora francesa, en quien adquieren mayor peso los imaginarios y las propuestas utópicas (CHOAY, 1979).

26. Con respecto a la expansión urbana y los patrones edilicios, los lectores de *El Cojo Ilustrado* fueron informados sobre los giros que presentaba este debate en Europa. Sin identificar la filiación con la propuesta de Ebenezer Howard de 1898 (HOWARD, 1989), las nuevas experiencias con las ciudades jardín se reportaron tempranamente en la revista, si bien como concreción de la "ciudad ideal" concebida por el geógrafo francés Elisée Reclus:

"*Garden City* será la ciudad modelo, la ciudad tipo, ideal, construida con perfecta sujeción á los principios higiénicos, con todos los perfeccionamientos de la ciencia. Cada edificio privado reunirá las ventajas de la casa de la ciudad y de la casa de campo. "Las calles serán espaciosas. En cada uno de los distritos se construirá un inmenso parque, abierto para el público. En el centro de la ciudad habrá un gran jardín, alrededor del cual se edificarán una biblioteca, un teatro, un museo, un hospital, el ayuntamiento y un 'music-hall'" ¹³⁰

Maridando la comodidad de la urbanización con la salubridad de la campiña, las ventajas de las ciudades jardín fueron más tarde contrapuestas a los inconvenientes de las metrópolis hacinadas. En estas había densidades que iban de los 3.810 habitantes por hectárea en Nueva York, a los 400 en París, según reportara el magacín en 1913, mientras que las ciudades jardín apenas alcanzaban 18 habitantes por hectárea, junto a una tasa de mortalidad de 5x100. ¹³¹

Pero las bullentes metrópolis contemporáneas también tenían sus defensores, tales como el escritor modernista Max Nordau, a quien parecía disgustar el medievalismo utópico de la ciudad jardín. Cuatro años después de que la muerte del crítico inglés John Ruskin fuera reseñada en *El Cojo Ilustrado*, en 1900, ¹³² el elogio de las calles modernas, hecho por el escritor austriaco, recordaba la decadencia del renacimiento gótico en Europa. Nordau comenzó por fustigar la distorsión romántica elaborada por los devotos de la *Notre Dame* de Víctor Hugo, la cual había llevado al público a pensar en términos de dos tipos de ciudades, a saber: "la ciudad histórica, que relata en cada una de sus piedras un largo y venerable pasado, y la ciudad moderna, improvisada por decirlo así, brillante, cómoda, práctica, pero con demasiado olor a cosa nueva. La ciudad advenediza pasa por ser un producto particularmente norteamericano", Nordau *dixit* (NORDAU, 1904).

Como contraponiendo el pintoresquismo que, por aquellos mismos años, encontraba en el callejero medieval su compatriota, el también austriaco Camillo Sitte, Nordau rechazaba la calle gótica, "porque está muerta y enterrada" (NORDAU, 1904; SITTE, 1986). Por contraste, con su despliegue de luces eléctricas, rascacielos y carteles, la avenida moderna lucía sin duda mucho más deslumbrante: "Nunca y en ninguna parte ha sido más bella que en la gran ciudad contemporánea", celebró el urbanista (NORDAU, 1904).

27. En cuanto a la arquitectura, tras un detallado reporte de la Exhibición Mundial de 1900 en París, los francófilos de la *Belle Époque* quizás fueron decepcionados por las críticas de *El Cojo Ilustrado* sobre el evento: "no se encuentra en ella nada que supere, como en la anterior, a las grandes construcciones de cerámica y de hierro, que señalaban una nueva orientación de la arquitectura moderna, a la maravillosa sala de máquinas y a la soberbia y sorprendente torre de Eifel (*sic*)". ¹³³ Parecía que, más que la prolongación del eclecticismo, los lectores venezolanos debían preferir el icono industrial de la Ciudad Luz, así como el Crystal Palace londinense, también

¹³⁰ *El Cojo Ilustrado*, VIII, 186, Caracas: septiembre 15, 1899, p. 621.

¹³¹ *El Cojo Ilustrado*, XXII, 514, Caracas: mayo 1, 1913, p. 263.

¹³² *El Cojo Ilustrado*, IX, 200, Caracas: abril 15, 1900, pp. 258-259.

¹³³ *El Cojo Ilustrado*, IX, 209, Caracas: noviembre 1, 1900, p. 558.

reproducido y comentado en *El Cojo Ilustrado* durante el primer lustro del novecientos.¹³⁴

Otros empero se decantaban por el Beaux-Arts de la exhibición parisina, a juzgar por obras y proyectos ya mencionados de la administración Castro.¹³⁵ Todavía en vísperas del primer centenario de la Independencia venezolana, el proyecto de Rafael Seijas Cook para el palacio de la venidera exposición conmemorativa - ganador del premio de la Academia de Bellas Artes en 1909 - era encomiado por haberse inspirado en el estilo del Renacimiento francés, y porque las entradas del edificio imitaban a las de la Ópera de Garnier, en París (SEIJAS, 1936: 325).¹³⁶ Por lo demás, al año siguiente, las reformas del Panteón Nacional fueron encomendadas a Alejandro Chataing, quien hizo uso de un estilo menos recargado, pero todavía ecléctico (ARCILA, 1961, II: 504).

28. Dubitantes entre los reportes contrapuestos sobre las ventajas de las ciudades jardín, la atracción de grandes calles en metrópolis modernas, así como la persistencia del eclecticismo en la capital gala, los venezolanos de la Bella Época quizás se preguntaban por su propio derrotero urbanístico. Era cuestión difícil de responder, al menos en términos epistémicos. Vista en perspectiva, la agenda urbana abierta por la ciudad industrial apuró, como se ha dicho, la emergencia del urbanismo europeo al abrir el siglo XX. En efecto, las ya mencionadas cuestiones sobre salud pública, vivienda e infraestructura habían conformado en el Viejo Mundo - al decir de la historiadora francesa Fraçoise Choay - un "orden crítico" que catalizó la emergencia de un "planeamiento crítico", hacia finales del XIX (CHOAY, 1979: 10-15; 1989: 7-10).

En términos administrativos, esa planificación, a ser asumida por los estados nacionales y los municipios, fue prefigurada en los controles de vivienda e infraestructura de la urbe industrial, propiciando una intervención pública que - tal como comparó pioneramente Anthony Sutcliffe para Europa y Norteamérica - sentó las bases legales e institucionales para regulaciones más comprensivas, a partir de la primera década de 1900 (SUTCLIFFE, 1981: 5-6, 163-173, 203-204).

Las cuestiones habitacional y sanitaria también propiciaron la respuesta más integral de la "higiene social", enfoque que sería consolidado en Europa a inicios del siglo XX, mediante comités permanentes de los principales eventos internacionales en este campo. Desde la perspectiva del diseño urbano, la búsqueda del mencionado planeamiento crítico estuvo también presente en los debates del *Städtebau* y los planes de extensión urbana; conjuntamente con la grandeza del diseño francés y el paisajismo norteamericano, todas estas vertientes proveyeron el vocabulario espacial y morfológico para la cristalización del urbanismo europeo, durante el primer decenio de la nueva centuria (HALL, 1994; SUTCLIFFE, 1981).

29. Pero esa fragua urbanística no ocurrió en Venezuela al mismo tiempo que en Europa, ya que los componentes necesarios llegaban fragmentados y tardíos, a un país

¹³⁴ *El Cojo Ilustrado*, XIV, 328, Caracas: agosto 15, 1905, pp. 505-507.

¹³⁵ Ver *supra* "Panorama caraqueño".

¹³⁶ *El Cojo Ilustrado*, XVIII, 426, Caracas: septiembre 15, 1909, pp. 511-512; XIX, 448, Caracas: agosto 15, 1910, pp. 473-474.

rezagado en términos económicos, demográficos y culturales. Por ello, Venezuela y su capital recorrieron el resto de la Bella Época y los Años Locos, puede decirse, con las reformas parciales comenzadas a finales del siglo XIX. Con el eclecticismo favorecido en la arquitectura de marras, la heterodoxa agenda de la Caracas de Crespo y Castro combinó, por un lado, las cuestiones progresistas del nuevo urbanismo europeo con los reportes, algo demorados, sobre el diseño urbano y la arquitectura Beaux-Arts. Sin embargo, las reformas de la Bella Época no pueden ya, por otro lado, ser consideradas en tanto prolongación del arte urbano guzmancista; aquellas hacían uso de un discurso más especializado, emergente en nuevas revistas técnicas, eventos científicos e instrumentos legales, todo lo cual deslindaba una plataforma profesional que sería cementada a lo largo de la era gomecista.

A nivel normativo, precursora entre siglos fue la consignación ante el CIV, en 1898, de las *Notas para el código de construcciones en lo relativo al alineamiento de las construcciones en la vía pública*, elaboradas por el ingeniero Ricardo Razetti Martínez, las cuales pueden ser vistas como antecedente de una ordenanza urbanística en Venezuela (DE-SOLA, 1997). Y en ese incipiente pero significativo avance disciplinario, no debe olvidarse que, el mismo año 1898, el CIV publicó seis números de la revista *El Ingeniero* (ARCILA, 1961, I: 148).

También en materia de publicaciones, desde 1911 hasta 1914 en su primera etapa, la *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas* se constituyó, además de “gaceta informativa” sobre los proyectos y emprendimientos ministeriales, en una “revista de ingeniería nacional”, al decir de Román Cárdenas, nuevo responsable de la cartera y fundador de la publicación (*apud.* OLIVAR, 2009: 63). En una segunda etapa, entre 1932 y 1938, la revista ampliaría espacios para discusiones sobre tráfico, expansión urbana y vivienda, lo cual a su vez generaría nuevos instrumentos e instituciones (ALMANDOZ, 2020). Al mismo tiempo y por otro lado – aunque no sea incorporado en esta investigación – valga recordar que, con su vario catálogo de personajes transitando de la Bella Época a los Años Locos, las novelas urbanas enriquecieron el dominio literario, donde siguió modelándose la conciencia pública sobre ciudad y modernización (ALMANDOZ, 2002-2018, I y II).

Sin embargo - anticipemos y justifiquemos de una vez su inclusión en este capítulo - la agenda urbana gomecista no puede ser considerada todavía como urbanismo propiamente dicho, ya que la ausencia de planes urbanos, a nuestro entender, impidió la cristalización de la disciplina hasta promediar la década de 1930 (ALMANDOZ, 2020; 2022a). Ya para entonces, la mayoría de las capitales latinoamericanas habían acometido sus primeros planes, cruzando el umbral del urbanismo moderno (ALMANDOZ, 2010: 31-35). Así, a pesar de su temprano comienzo y relativa vitalidad en el debate higienista, Caracas y el país permanecerían por tres décadas anclados en reformas urbanas parciales, sin instituir la disciplina emergente (ALMANDOZ, 2022b).

VI 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.
- BOLET PERAZA, Nicanor (1931). *Artículos de costumbres y literarios*. Barcelona: Araluce.
- BRASSEY, Lady Annie (1885). *In the Trades, the Tropics & the Roaring Forties*. Londres: Longmans, Green & Co.
- BRICEÑO, Manuel (1919). *Los "Ilustres" o la estafa de los Guzmanes* (1883). Caracas: Ediciones Fe y Cultura.
- CAIVANO, Tommaso (1897). *Il Venezuela*. Milán: Ulrico Hoepli, Editore-Libraio della Real Casa.
- CANÉ, Miguel (1942). *En viaje* (1883). Buenos Aires: Editorial Molino.
- CARREÑO, Manuel Antonio (1857). *Manual de urbanidad y buenas maneras* (1853). Caracas.
- 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.
- CAZENEUVE, Paul de y François HAREINE (1888). *Les États-Unis du Venezuela*. París: Salvaitre, Éditeur.
- CERDA, Ildefonso (1979). *La théorie générale de l'urbanisation* (1867), trad. y ed. A. López de Aberasturi. París: Éditions du Seuil.
- 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.

- COLL, Pedro Emilio (1980). *La Delpinada (Crónica del ocaso de Guzmán Blanco)* (1939). En Mariano PICÓN SALAS (comp.), *Antología de costumbristas venezolanos del siglo XIX* (1940) (pp. 394-414). Caracas: Monte Ávila Editores.
- 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".
- DE LOS RÍOS, José Manuel (1874). *Tratado elemental de Higiene*. Caracas: Imprenta de Espinal e hijos.
- DÍAZ GUERRA, Alirio (1933). *Diez años en Venezuela (1885-1895)*. Caracas: Editorial Élite.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, Manuel (1982). *Narrativa y ensayo*, edición Orlando Araujo. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- DICIONNAIRE 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.

- DOMÍNICI, Pedro César (1988). Días de Caracas a finales del siglo XIX. En Horacio Jorge BECCO (comp.), *Memorias del tiempo* (pp. 229-235). Caracas: Contraloría General de la República.
- 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.
- FERRY, Jules François (1868). *Comptes fantastiques d'Hausmann. Lettre adressée à MM les membres de la commission du Corps Législatif chargés d'examiner le nouveau projet d'emprunt de la ville de Paris*. París: Armand Le Chevalier, Éditeur.
- GERSTÄCKER, Friedrich (1968). *Viaje por Venezuela en el año 1868* (1901-1911), trad. Ana María Gathmann. Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV).
- GERUZEZ, Victor (CRAFTY, pseud.) (1884). *Paris à cheval* (1882). Paris: Librairie Plon.
- GIL FORTOUL, José (1953-1954). *Historia constitucional de Venezuela* (1906-1943). Caracas: Ministerio de Educación, 3ts.
- 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.
- GÜELL Y MERCADER, José (HORTENSIO, pseud.) (1883). *Guzmán Blanco y su tiempo*. Caracas: Imprenta de la Opinión Nacional.
- 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.

HOWARD, Ebenezer (1989). *Garden Cities of To-morrow (1902)*. Londres: Attic Books.

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.

LAVERDE AMAYA, Isidoro (1885). *Viaje a Caracas*. Bogotá: Tipografía de Ignacio Borda.

LEVEL DE GODA, Luis (1875). *Venezuela y el general Guzmán Blanco*. Puerto España.

LIMA, Manuel de OLIVEIRA (1981). *Impresiones de la América española (1904-1906)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.

- 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
- _____ (1893). Revista de la quincena. *El Cojo Ilustrado*, II (30), Caracas: marzo 15, 112-113.
- MONTENEGRO COLÓN, Feliciano (1851). *Lecciones de buena crianza, moral y mundo* (1841). Caracas: Imprenta de George Corse.
- 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.
- NORDAU, Max (1904). La estética de la calle. *El Cojo Ilustrado*, XIII (290), Caracas: enero 15, 48-49.
- 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.
- POCATERRA, José Rafael (1991). *La casa de los Abila* (1921-1922). Caracas: Monte Ávila Editores.
- PORTER, Sir Robert Ker (1997). *Diario de un diplomático británico en Venezuela* (1842), trad. Teodosio Leal. Caracas: Fundación Polar.
- QUEVEDO, Miguel Ángel de (2012). *Urbanismo y medio ambiente. Escritos de 1889 a 1941*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)-Azcapotzalco, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).
- 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.
- RECOPIACIÓN 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.
- RODRÍGUEZ ESPINOZA, Luis (comp.) (1939). *Digesto municipal de Caracas. Recopilación de ordenanzas, decretos, resoluciones, acuerdos, reglamentos, contratos y convenios municipales vigentes*. Caracas: Editorial Bolívar.
- 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).
- RONCAYOLO, Leontine (1894). *Au Venezuela. Souvenirs* (1876-1892). Paris: Paul Dupont.
- ROSTI, Pal (1968). *Memorias de un viaje por América* (1861), trad. Judith Sarosi. Caracas: Escuela de Historia, Facultad de Humanidades y Educación (FHE), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- SALES PÉREZ, Francisco de (JUSTO, pseud.) (1919). *Costumbres venezolanas* (1877). Caracas: Tip. Cultura Venezolana.
- _____ (1902). *Ratos perdidos (Costumbres venezolanas)*. Caracas: Tip. J. M. Herrera Irigoyen & Ca.
- SÁNCHEZ RUIZ, Gerardo (ed.) (2003). *Planificación y Urbanismo visionarios de Carlos Contreras. Escritos de 1925 a 1935*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)-Azcapotzalco, Universidad Autónoma de San Luis de Potosí, 2003.
- 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 1º DE FEBRERO DE 1881. VERIFICADO EN LOS DÍAS 27, 28 Y 29 DE ABRIL DE 1881 (1881). Caracas: Imprenta Nacional.
- SEJAS COOK, Rafael (1936). Arquitectura y arquitectos venezolanos. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, 69, Caracas: MOP, octubre, 323-324.
- SHAW, Richard Norman (1858). *Architectural Sketches from the Continent*. Londres: Day and Son, Lith.
- SITTE, Camillo (1986). *City Planning according to Artistic Principles* (1889), trad. George R. Collins, C. Crasemann Collins. Nueva York: Rizzoli.
- 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.
- TALLENAY, Jenney de (1989). *Recuerdos de Venezuela*, trad. R. L. F. Durand. Caracas: Fundación de Promoción Cultural de Venezuela.
- _____ (1884). *Souvenirs du Venezuela. Notes de voyage*. Paris: Librairie Plon.
- TEJERA, Miguel (1986). *Venezuela pintoresca e ilustrada*. (1875). Paris: 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.
- VILLAVICENCIO, Rafael (1880). *La república de Venezuela bajo el punto de vista de la Geografía y Topografía médicas y de la Demografía*. Caracas: Alfred Rothe Editor.
- WIGHTWICK, George (1840). *The Palace of Architecture: a Romance of Art and History*. Londres: James Fraser.
- WOOD, Walter E. (1896). *Venezuela; or Two Years in the Spanish Main*. Londres: Simpkin, Marshall, Hamilton, Kent & Co.
- YBARRA, Thomas Russell (1969). *Un joven caraqueno*, trad. Carlos Augusto Leon. Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV).
- _____ (1943). *Young Man of Caracas* (1942). Londres: Robert Hale Limited.

Bibliografía de apoyo

- AA. VV. (2004). *Santiago de León de Caracas 1567-2030*. Caracas: Exxon Mobil de Venezuela, Editorial Arte.
- _____ (1997). *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden* (1989). Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (Cehopu), Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex), Ministerio de Fomento.
- _____ (1990) *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela (UCV).
- _____ (1969-1972). *Estudio de Caracas*. Caracas: Ediciones de la Biblioteca, Universidad Central de Venezuela (UCV), 8ts.
- ABREU, Mauricio de (1988). *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio, Zahar.
- ACOSTA SAIGNES, Miguel (1967). La vivienda de los pobres. En *Estudio de Caracas*, vol. 2.2, *Historia, tecnología, economía y trabajo* (pp. 631-881). Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV).
- AGULHON, Maurice (ed.) (1983). *Histoire de la France urbaine*, vol. 4: *La ville de l'age industriel. Le cycle haussmannien*. París: Seuil.

- ALLEGRET RUIZ, José Raúl (1997). Caminos y carreteras. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 602-604). Caracas: Fundación Polar, 4ts., tomo IV.
- ALMANDOZ MARTE, Arturo (2023). Rafael Arráiz Lucca: de Guaire a la biografía caraqueña. *Prodavinci*, julio 25, <http://prodavinci.com>
- _____ (coord.) (2022). *Ciudad, urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- _____ (2022a). Introducción. Entre urbanización de campamento y modernización a tropicónes. En Arturo ALMANDOZ MARTE (coord.), *Ciudad, urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano* (pp. 10-44). Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- _____ (2022b). Del urbanismo a la gobernanza: modelos e institucionalidad. En Arturo ALMANDOZ MARTE (coord.), *Ciudad, urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano* (pp. 94-130). Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- _____ (2020). Fundamentos y cristalización del Urbanismo en Venezuela: de Gómez a Medina (1908-1945). *Boletín*, No. 46, Caracas, Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat (ANIH), 2020: 76-232. Disponible en <https://www.acading.org.ve/info/publicaciones/boletines/boletin46.php>
- _____ (2020a). Reconsideraciones epistemológicas y conceptuales sobre el urbanismo. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales*, 46 (137), Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, enero 2020, pp. 273-284. <http://www.scielo.cl/eure.htm>
- _____ (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.
- _____ (2017). *Modernization, Urbanization and Development in Latin America, 1900s-2000s* (2015). Londres y Nueva York: Routledge.
- _____ (2016). Sobre los manuales del *Städtebau* y el urbanismo en Latinoamérica. De Camillo Sitte a Karl Brunner. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XLVIII (187), 105-120.
- _____ (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.
- _____ (2005) Entendiendo a Zawisza. Para un encuadre latinoamericano de la historiografía urbana del CIHE. En *Facultad de Arquitectura y Urbanismo UCV 1953-2003. Aportes para una memoria y cuenta* (pp. 296-305). Caracas: Ediciones FAU/UCV (<http://www.fau.ucv.ve>).
- _____ (2002-2018). *La ciudad en el imaginario venezolano*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana, 4ts.
- _____ (2000). Aproximación historiográfica al urbanismo moderno en Venezuela. El tema de las ciudades en el pensamiento. En José A. RODRÍGUEZ (comp.), *Visiones del oficio. Historiadores venezolanos en el siglo XXI* (pp. 211-231). Caracas: Academia Nacional de la Historia, Comisión de Estudios de Postgrado-FHE, Fondo Editorial Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela.
- _____ (1993). Consideraciones conceptuales sobre el Urbanismo. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, I* (98), Tercera Época, Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Ambiente, invierno 1993, pp. 625-636.
- ALMANDOZ, Arturo y Lorenzo GONZÁLEZ (1996). Notas sobre historiografía urbana. La visión de la Universidad Simón Bolívar. *Urbana*, No. 19, Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV), Universidad del Zulia (LUZ), agosto-diciembre, 122-126.
- ALMANDOZ, Arturo y Macarena IBARRA (ed.) (2024). *Enmarcando la ciudad planificada en América Latina, 1940-1980. Desarrollismo, territorio y planes sectoriales*. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Universidad Católica de Chile, RIL Editores.
- _____ (2018). *Vísperas del urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930. Imaginarios, pioneros y disciplinas*. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Universidad Católica de Chile, RIL Editores.
- ALONSO, Idurre y Maristella CASCIATTO (ed.) (2021). *The Metropolis in Latin America, 1830–1930. Cityscapes, Photographs, Debates*. Los Ángeles: Getty Research Institute.
- 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).
- _____ (2000). *Arquitectura y urbanismo moderno en Venezuela y en el Táchira, 1930-2000*. San Cristóbal: Universidad Nacional Experimental del Táchira (UNET), Fedunet.
- ARELLANO MORENO, Antonio (1972). *Caracas, su evolución y su régimen legal*. Madrid: Edime.
- ARGAN, Giulio Carlo (1983). *Storia dell'arte come storia della città*. Roma: Editori riuniti.
- ARMAS CHITTY, J.A. de (1967). *Caracas, origen y trayectoria de una ciudad*. Caracas: Fundación Creole, 2ts.
- ARMUS, Diego (2007). *La ciudad impura: salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950*. Buenos Aires: Edhasa.
- ARRÁIZ LUCCA, Rafael (2023). *Caracas, historia de una ciudad (1567 a nuestros días)*. Caracas: Artesa.
- BARDET, Gaston (1967). *El urbanismo* (1945), trad. Luis Diego Pedreira. Buenos Aires: Eudeba.
- _____ (1951). *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, París: Sabri.
- BERJMAN, Sonia (1998). *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. André, Courtois, Thays, Bouvard, Forestier, 1860-1930*. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica (FCE).
- BOLÍVAR CHOLLETT, Miguel (2004). *La población venezolana 10 años después de El Cairo: una revisión selectiva de su dinámica, distribución espacial y movimientos migratorios*. Caracas: Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (Faces), Universidad Central de Venezuela (UCV), Fondo de Población de las Naciones Unidas (Unfpa).
- _____ (1994). *Población y sociedad en la Venezuela del siglo XX*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (Faces), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- _____ (1984). *Capitalismo y población*. Caracas: Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (Faces), Universidad Central de Venezuela (UCV).

- 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.
- BRAVO, Carola (2003). Testimonios pictóricos y gráficos como medios de interpretación del paisaje urbano: Caracas período 1812-1900, tesis de maestría. Caracas: Maestría en Artes Plásticas: Historia y Teoría, Facultad de Humanidades y Educación (FHE), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- BREWER CARÍAS, Allan Randolph (1980). *Urbanismo y propiedad privada*. Caracas: Editorial Jurídica Venezolana.
- BRICEÑO-LEÓN, Roberto (1987). La sociología urbana: una práctica contradictoria. En Maruja ACOSTA y Roberto BRICEÑO-LEÓN (comp.), *Ciudad y capitalismo* (pp. 13-61). Caracas: Ediciones de la Biblioteca, Universidad Central de Venezuela (UCV).
- _____ (1986). *El futuro de las ciudades venezolanas*. Caracas: Cuadernos Lagóvén.
- BURUCÚA, José Emilio, Fernando J. DEVOTO y Adrián GORELIK (eds.) (2013). *José Luis Romero. Vida histórica, ciudad y cultura*. Buenos Aires: Universidad Nacional de San Martín (Unsam), 2013.
- CALVO, Azier (1998). Venezuela y el problema de su identidad arquitectónica, tesis doctoral. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña (UPC).
- 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.
- CAMPOS, Candido M. (2002). *Os rumos da cidade. Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Senac.
- 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.
- _____ (1981). *Obras públicas, fiestas y mensajes (Un puntal del régimen gomecista)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia (ANH).

- CAREMIS (pseud., MISLE, Carlos Eduardo) (1981). *Sabor de Caracas*. Caracas.
- 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.fundacionempresasolar.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.
- CHARRE, Alan (1983). *Art et urbanisme*. París: Presses Universitaires de France (PUF).
- CHEN Chi-Yi y Michel PICOUET (1979). *Dinámica de la población. Caso de Venezuela*. Caracas: Edición UCAB-Orstom.
- 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.
- CILENTO SARLI, Alfredo (2022). Antecedentes, políticas y financiamiento de la vivienda. En Arturo ALMANDOZ MARTE (coord.), *Ciudad, urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano* (pp. 250-297). Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- COMISIÓN DE HISTORIA (2018). Acta de la reunión 104, ANIH, septiembre 13, Caracas.
- CORTINA, Alfredo (1995). *Caracas. La ciudad que se nos fue* (1975). Caracas: Fundarte.
- CUNILL GRAU, Pedro (1987). *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República.
- DE RAMÓN, Armando (2000). *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago de Chile: Editorial Sudamericana.
- DE-SOLA RICARDO, Irma (1997). Razetti Martínez, Ricardo. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 818-819). Caracas: Fundación Polar, 4ts., t. III.

- _____ (1967). *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.
- DÍAZ SÁNCHEZ, Ramón (1966). *El cambiante rostro de Caracas*. Caracas: Mobil de Venezuela.
- _____ (1954). Sinfonía de Caracas. *El Farol*, 150, Caracas: febrero, 18-27.
- _____ (1950). *Guzmán, elipse de una ambición de poder*. Caracas: Ministerio de Educación Nacional.
- DI PASQUO, Carlos A. (1985). *Caracas 1925-1935. Iniciativa privada y crecimiento urbano, trabajo de Ascenso*. Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- ESTABA, Rosa (2021). *La construcción de un territorio. Venezuela: 1500-2003*. Caracas: Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat de Venezuela.
- ESTEVA-GRILLET, Roldán (1986). *Guzmán y el arte venezolano*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.
- FARÍA, Rodrigo de (2013). *O urbanista e o Rio de Janeiro. José de Oliveira Reis, uma biografia profissional*. São Paulo: Alameda.
- 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.
- FEBRES-CORDERO, Beatriz (2003). *La arquitectura moderna en Mérida, 1950-1959*. Mérida: Universidad de Los Andes (ULA).
- FOUCAULT, Michel (1992). *L'archéologie du savoir* (1969). París: Gallimard.
- FUNDACIÓN POLAR (1997). Zuloaga, Ricardo. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 355-356). Caracas: Fundación Polar, 4ts., t. IV.
- GALERÍA DE ARTE NACIONAL (GAN) (1993). *Artistas y cronistas extranjeros en Venezuela 1825-1899*. Caracas: Fundación Galería de Arte Nacional.
- GALEY, John (1973). A city comes of age: Caracas in the era of Antonio Guzmán Blanco. *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, 15, febrero, 77-113.
- 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.

- _____ (1997b). Crónicas, descripciones, informes y relaciones de viajes. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 461-527). 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 (1994). *Coro, patrimonio mundial*. Caracas: Armitano.
- _____ (1978). *Caracas. La ciudad colonial y guzmancista*. Caracas: Ernesto Armitano.
- GASPARINI, Graziano y Juan Pedro POSANI (1969). *Caracas a través de su arquitectura*. Caracas: Fundación Fina Gómez.
- GEISSE, Guillermo (1987). Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX. En Gabriel ALOMAR (coord.), *De Teotihuacán a Brasilia. Estudios de historia urbana iberoamericana y filipina* (pp. 397-433). Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL).
- GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo (coord.) (2022). *La arquitectura en el siglo XX venezolano*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- _____ (1997). *Modernidad y la ciudad: Caracas 1935-1958, trabajo de ascenso*. Sartenejas: Departamento de Planificación Urbana, Universidad Simón Bolívar (USB).
- 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.

- GONZÁLEZ ORDOSGOITI, Enrique Alí (1998). *Mosaico cultural venezolano*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos, Asociación Ciscuve, Dirección de Desarrollo Regional del Conac.
- GONZÁLEZ STEPHAN, Beatriz (1995). Modernización y disciplinamiento. La formación del ciudadano: del espacio público y privado. En Beatriz GONZÁLEZ S., Javier LASARTE, Graciela MONTALDO y María J. DAROQUI (comp.), *Esplendores y miserias del siglo XIX. Cultura y sociedad en América Latina* (pp. 431-451). Caracas: Monte Ávila Latinoamericana, Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar.
- GORELIK, Adrián (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- GORELIK, Adrián Gorelik y Fernanda ARÊAS PEIXOTO (comps.) (2016), *Ciudades sudamericanas como arenas culturales. Artes y medios, barrios de élite y villas miseria, intelectuales y urbanistas: cómo ciudad y cultura se activan mutuamente*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- GRASES, José, Arnoldo GUTIÉRREZ y Rafael SALAS JIMÉNEZ (2016). *Historia de la ingeniería estructural en Venezuela*, volumen I. Caracas: Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat (ANIH).
- GUTIÉRREZ, Ramón (1984). *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Cátedra.
- GUTIÉRREZ CHAPARRO, Juan J. (2018). *Planeación urbana: crítica y tendencias emergentes desde el campo de la teoría. La experiencia planificadora en el estado de México*. México: Ediciones EON, Conacyt.
- HALL, Peter (1994). *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (1988). Oxford: Blackwell.
- _____ (1992). *Urban and Regional Planning* (1974). Londres: Routledge.
- HALPERIN DONGHI, Tulio (2005). *Historia contemporánea de América Latina* (1967). Madrid y Buenos Aires: Alianza Editorial.
- HARDOY, Jorge E. (1997). Las ciudades de América Latina a partir de 1900. En *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden* (1989) (pp. 267-274). Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (Cehopu), Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex), Ministerio de Fomento.
- _____ (1990). Theory and Practice of Urban Planning in Europe, 1850–1930: Its Transfer to Latin America. En Jorge E. HARDOY y Richard M. MORSE (eds.), *Rethinking the Latin American City* (pp. 20-49). Washington y Baltimore: The Woodrow Wilson Center Press, The Johns Hopkins University Press.

- _____ (1988). Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina. En Jorge E. HARDOY y Richard M. MORSE (eds.), *Repensando la ciudad de América Latina* (pp. 97-126). Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano (GEL).
- _____ (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.
- HARDOY, Jorge E., Richard M. MORSE y Richard P. SCHAEDEL (eds.) (1978). *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*. Buenos Aires: Clacso, Ediciones SIAP.
- HARDOY Jorge E. y Richard P. SCHAEDEL (eds.) (1975). *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia*. Buenos Aires: Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP).
- _____ (1968). *El proceso de urbanización en las Américas desde sus orígenes hasta nuestros días*. Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella.
- HURTADO SALAZAR, Samuel (1990). *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV).
- HYDE, Timothy (2012). *Constitutional Modernism. Architecture and Civil Society in Cuba, 1933-1959*. Mineápolis y Londres: University of Minnesota Press.
- IBARRA, Macarena (2016). Hygiene and Public Health in Santiago de Chile's Urban Agenda, 1892–1927. *Planning Perspectives*, 31(2), 181-203.
- _____ (2005). Santiago de Chile 1887-1937: Urban Transformations and Cultural Debate, tesis doctoral inédita, Cambridge: University of Cambridge, Department of Architecture.
- KESSEL, Carlos (2001). *A vitrine e o espelho. O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
- KING, Anthony D. (1991). *Global Cities. Post-Imperialism and the Internationalization of London*. Londres: Routledge.
- _____ (1990). *Urbanism, Colonialism and the World-Economy. Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System*. Londres: Routledge.
- _____ (1976). *Colonial Urban Development. Culture, Social Power and Environment*. Londres: Roudedge & Kegan Paul.
- KINGMAN, Eduardo (2008). *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940. Higienismo, ornato y policía*. Quito: Flacso, Sede Ecuador, Fonsal, Universidad Rovira I Virgili.

- LADD, Brian (1990). *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- 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).
- _____ (2021a). Indagaciones sobre la historiografía urbana en Venezuela. En Gerardo MARTÍNEZ y Germán MEJÍA PAVONY (coord.), *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina* (pp. 273-304). Guanajuato: Universidad de Guanajuato, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Editorial Flacso, Ecuador.
- LAVEDAN, Pierre (1954). L'influence de Haussmann. L'Hausmannisation. En *L'œuvre du Baron Haussmann*. (p. 3). París: Presses Universitaires de France (PUF).
- LEME, María C. (ed.) (1999). *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*. São Paulo: Fupam, Studio Nobel.
- LIERNUR, Jorge F. y Graciela SILVESTRI (1993). *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires*. Buenos Aires: Sudamericana.
- LOMBARDI, John (1982). *Venezuela. The Search of Order, the Dream of Progress*. Nueva York: Oxford University Press.
- LONDEI, Enrico (1982). *La Parigi di Haussmann. La trasformazione urbanistica di Parigi durante il secondo Impero*. Roma: Kappa.
- 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, Alberto (comp.) (1996). *Leopoldo Martínez Olavarría. Desarrollo urbano, vivienda y Estado*. Caracas: Fondo Editorial Alemo.
- _____ (1994). Apuntes sobre la investigación urbana en Venezuela. En Alberto LOVERA y Juan José MARTÍN FRECHILLA (comp.), *La ciudad: de la planificación a la privatización* (pp. 57-108). Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, Universidad Central de Venezuela, Fondo Editorial Acta Científica Venezolana.
- 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.
- MARSLAND, William D. y Amy L. MARSLAND (1954). *Venezuela through its History*. Nueva York: Thomas Y. Crowell Company.
- MARTÍN FRECHILLA, Juan José (2004). *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico (CDCH).
- _____ (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.
- MARTÍN FRECHILLA, Juan José y Yolanda TEXERA ARNAL (eds.) (2001). *Así nos vieron (Cultura, ciencia y tecnología en Venezuela, 1830-1940)*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico (CDCH), Universidad Central de Venezuela (UCV).
- MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo (2021). Hacer historia urbana en América Latina: generaciones, ideas de ciudad y procesos urbanos. En Gerardo Martínez y Germán Mejía Pavony (coord.), *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina* (pp. 25-55). Guanajuato: Universidad de Guanajuato, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Editorial Flacso, Ecuador.
- MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo y Mario BASSOLS (eds.) (2014). *Ciudades poscoloniales en México. Transformación del espacio urbano*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- MEJÍA PAVONY, Germán (2013). *La aventura urbana de América Latina*. Bogotá: Fundación Mapfre, Taurus.
- MENESES, Guillermo (1995). *Libro de Caracas (1967)*. Caracas: Fundarte.
- MEZA, Beatriz (2007). El Taller de Arquitectura del Banco Obrero (TABO), tesis doctoral. Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV), 2ts., mimeo.
- _____ (2000). El Palacio Federal-Legislativo de Caracas: Arquitectura, arte e historia desde el siglo XIX, trabajo de ascenso. Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Central de Venezuela (UCV), junio.

- 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 VALLMITJANA (1990). *Estudio de Caracas. Evolución del patrón urbano desde la fundación de la ciudad hasta el período petrolero, 1567-1936*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela (UCV).
- MORSE, Richard M. (1975). El desarrollo de los sistemas urbanos en las Américas durante el siglo XIX. En Jorge E. HARDOY y Richard P. SCHAEDEL (eds.), *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia*. (pp. 263-290). Buenos Aires: Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP).
- _____ (1970). *Formação histórica de São Paulo (da comunidade á metrópole)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro.
- _____ (1958). *From Community to Metropolis, a Biography of São Paulo, Brazil*. Gainesville: University of Florida Press.
- MUÑOZ, Pedro José (1972). *Imagen afectiva de Caracas ("La Belle Époque" caraqueña)*. Caracas: Imprenta Municipal.
- NAZOA, Aquiles (1987). *Caracas física y espiritual (1967)*. Caracas: Panapo.
- NEEDELL, Jeffrey (1987). *A Tropical Belle Époque. Elite, Culture and Society in Turn-of-the-century Rio de Janeiro*. Cambridge: Cambridge University Press.
- NEGRÓN, Marco (2022). Petro-Estado, ciudad y territorio en Venezuela. En Arturo ALMANDOZ MARTE (coord.), *Ciudad, urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano* (pp. 46-92). Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.
- _____ (2001). *Ciudad y modernidad, 1936-2000. El rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*. Caracas: Instituto de Urbanismo, Comisión de Estudios de Postgrado, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela (UCV).
- NÚÑEZ, Enrique Bernardo (1988). *La ciudad de los techos rojos (1947-1949)*. Caracas: Monte Ávila Editores.
- OLIVAR, José Alberto (2022). Infraestructura del transporte y las comunicaciones. En Arturo Almandoz (coord.), *Ciudad, urbanización y urbanismo en el siglo XX venezolano* (pp. 132-190). Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

- _____ (2014). *Automovilismo, vialidad y modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo XX*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Fundación Bancaribe para la Ciencia y la Cultura.
- _____ (2009). *Román Cárdenas*. Caracas: El Nacional, Fundación Bancaribe.
- PÁEZ RIVADENEIRA, Christian (1992). *La Plaza Mayor de Mérida. Historia de un tema urbano*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.
- PARDO STOLK, Edgard (1969). *Las casas de los caraqueños*. Caracas.
- PEREIRA, Margareth da Silva (2010). The Time of the Capitals: Rio de Janeiro and São Paulo: Words, Arctors and Plans. En Arturo ALMANDOZ (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950* (2002) (pp. 75-108). Londres y Nueva York: Routledge.
- PERERA, Ambrosio (1951). *Historia de la Medicina en Venezuela*. Caracas: Ministerio de Sanidad y Asistencia Social (MSAS), Imprenta Nacional.
- PÉREZ OYARZUN, Fernando (2016). *Arquitectura en el Chile del siglo XX*. Vol. I: *Iniciando el nuevo siglo, 1890-1930*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ.
- PÉREZ OYARZUN, Fernando y José ROSAS VERA (2010). "Cities within the City": Urban and Architectural Transfers in Santiago de Chile, 1840-1940. En Arturo ALMANDOZ (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950* (2002) (pp. 109-138). Londres y Nueva York: Routledge.
- PÉREZ RANCEL, Juan José (2002). *Agustín Codazzi, Italia y la construcción del Nuevo Mundo*. Caracas: Petroglifo Producciones.
- PÉREZ VILA, Manuel (1997). Guzmán Blanco, Antonio. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 625-631). Caracas: Fundación Polar, 4ts., tomo II.
- PICÓN SALAS, Mariano (1991). *Los días de Cipriano Castro* (1953). Caracas: Monte Ávila Editores.
- _____ (1984) *Formación y proceso de la literatura venezolana* (1940). Caracas: Monte Ávila Editores.
- PINEDO, Ángel G. (1976). *Memorias de un viajero*. Caracas.
- PINEO, Ron y James A. BAER (eds.) (1998). *Cities of Hope. People, Protests and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*. Boulder: West View Press.
- PINHEIRO, Eloísa P. (2018). Dois projetos para o Rio de Janeiro dos anos 1930. Antecedentes e repercussões. En Arturo ALMANDOZ y Macarena IBARRA (ed.), *Vísperas del urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930. Imaginarios, pioneros y disciplinas* (pp. 181-208). Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Universidad Católica de Chile, RIL Editores.

- _____ (2002). *Europa, França e Bahia. Difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. Salvador: Edufba.
- PINHEIRO, Eloísa P. y Marco A. GOMES (org.) (2005). *A cidade como história. Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador de Bahia: Edufba, PPG-AU, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia.
- PINKNEY, David. H. (1958). *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*. Princeton: Princeton University Press.
- PINO ITURRIETA, Elías (2001). *País archipiélago. Venezuela, 1830-1858*. Caracas: Fundación Bigott.
- _____ (1994). Sondeo para entrar en el guzmancismo. En Inés QUINTERO (coord.), *Antonio Guzmán Blanco y su época* (pp. 11-17). Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana.
- _____ (1993). Los comienzos del estado nacional. En AA. VV., *Historia mínima de Venezuela* (1992) (pp. 103-121). Caracas: Fundación de los Trabajadores de Lagovén.
- POLANCO ALCÁNTARA, Tomás (1992). *Guzmán Blanco. Tragedia en seis partes y un epílogo*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Grijalbo.
- _____ (1983). *Historia de Caracas*. Caracas: Comisión del Bicentenario del Libertador.
- PONCE, Marianela (1997). Codazzi, Agustín. En *Diccionario de Historia de Venezuela*. (pp. 847-848). Caracas: Fundación Polar, 4ts., tomo I. <http://bibliofep.fundacionempresaspolar.org>
- PORTILLO, Julio (2004). *El Palacio de las Águilas*. Caracas: Editorial Arte.
- QUESADA, Florencia (2011). *La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- RAMÓN, Gabriel (1999). *La muralla y los callejones. Intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX*. Lima: Sidea, Promperú.
- RIGOTTI, Ana M. (2005). Las invenciones del urbanismo en Argentina, 1900-1960. tesis doctoral. Rosario: Universidad Nacional de Rosario (UNR).
- RÍOS, Josefina y Gastón CARVALLO (1990). *Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico (CDCH), Universidad Central de Venezuela (UCV).

- RIPPY, James F. (1944). *Latin America and the Industrial Age*. Nueva York: Putnam's Sons.
- RODRÍGUEZ, José Ángel (1994). *El paisaje del riel en Trujillo (1880-1945)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.
- RODRÍGUEZ CAMPOS, Manuel (1997). Michelena, Santos. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 157-158). Caracas: Fundación Polar, 4ts., tomo III.
- ROJAS, Armando (1972). *Las misiones diplomáticas de Guzmán Blanco*. Caracas: Monte Ávila.
- ROMERO, José Luis (1984). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* (1976). Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- RONDÓN MÁRQUEZ, R.A. (1952). *Guzmán Blanco, el autócrata civilizador* (1944). Madrid: Imprenta García Vicente, 2ts.
- SALAS, Carlos (1974). *Historia del Teatro en Caracas* (1967). Caracas: Concejo Municipal del Distrito Federal.
- SÁNCHEZ RUIZ, Gerardo (2020). *Procesos urbanos en América Latina en el paso del siglo XIX al XX. Del higienismo al urbanismo*. México: Juan Pablo Editor.
- SCARPACI, Joseph, Roberto SEGRE y Mario COYULA (2002). *Havana. Two Faces of the Antillean Metropolis* (1997). Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- SCHAEL, Guillermo José (1968). *Caracas. La ciudad que no vuelve*. Caracas.
- _____ (1966). *Caracas de siglo a siglo*. Caracas.
- SCHMIDT, Claudia (2012). *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la "capital permanente", Buenos Aires, 1880-1990*. Rosario: Prohistoria Ediciones.
- SCOBIE, James. R. (1986). The Growth of Latin American Cities, 1870-1930. En Leslie BETCHELL (ed.), *The Cambridge History of Latin America*, Vol. IV: *c 1870 to 1930* (pp. 233-265). Cambridge: Cambridge University Press.
- _____ (1977). *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*. Buenos Aires: Solar-Hachette.
- _____ (1974). *Buenos Aires: From Plaza to Suburb, 1870-1910*. Nueva York: Oxford University Press.
- SEGRE, Roberto (1986). *Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. América Latina y Cuba*. La Habana: Pueblo y Educación.
- SEMPERE MARTÍNEZ, Miguel (2000). *Maracaibo, ciudad y arquitectura*. Maracaibo: Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad del Zulia (LUZ).

- STEIN, Stanley J. y Barbara H. STEIN (1970). *The Colonial Heritage of Latin America. Essays on Economic Dependence in Perspective*. Nueva York: Oxford University Press, 1970.
- SUÁREZ MAYORGA, Adriana María (2020). *El municipio en el Estado forjado por el movimiento regenerador*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- _____ (2006). *La ciudad de los elegidos. Crecimiento urbano, jerarquización social y poder político. Bogotá (1910-1950)*. Bogotá: Editora Guadalupe.
- SUTCLIFFE, Anthony (1981). *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*. Oxford: Blackwell.
- _____ (1970). *The Autumn of Central Paris: The Defeat of Town Planning 1850-1970*. Londres: Edward Arnold.
- TROCONIS DE VERACOECHEA, Ermila (1993). *Caracas (1992)*. Caracas: Grijalbo.
- URBANEJA, Diego Bautista (1988). *La idea política de Venezuela: 1830-1870*. Caracas: Cuadernos Lagovén.
- USLAR PIETRI, Arturo. (1969). *Veinticinco ensayos*. Caracas: Monte Ávila Editores.
- VALENZUELA, Alfonso (2014). *Urbanistas y Visionarios. La planeación urbana de la Ciudad de México en la primera mitad del siglo XX*. México: Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Miguel Ángel Porrúa Librero-Editor.
- VALERY, Rafael (1976). *La nomenclatura caraqueña*. Caracas: Italgráfica.
- VANNINI DE GERULEWICZ, Marisa (1968). Introducción. En Leontine RONCAJOLO, *Recuerdos*, trad. Marisa Vannini de Gerulewicz. (pp. 9-15). Maracaibo: Universidad del Zulia (LUZ).
- VERA, Beatriz ABACHE de (1995). *El Paraíso de ayer y de hoy (1895-1995)*. Caracas: Fundarte.
- WARD, Stephen V. (2002). *Planning the Twentieth-Century City: The Advanced Capitalist World*. Chichester: John Wiley & Sons.
- WIECZOREK, Daniel (1981). *Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne*. Bruselas: Pierre Mardaga.
- WILSON, Charles Morrow (1972). *Ambassadors in White. The Story of American Tropical Medicine (1942)*. Nueva York: Kennikat Press.
- ZAWISZA, Leszek (1998). *La crítica de la arquitectura en Venezuela durante el siglo XIX*. Caracas: Consejo Nacional de la Cultura (Conac).

- _____ (1997a). Muñoz Tébar, Jesús. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (p. 282). Caracas: Fundación Polar, 4ts., tomo III.
- _____ (1997b). Muñoz Tébar, Luis. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 282-283). Caracas: Fundación Polar, 4ts., tomo III.
- _____ (1997c). Chataing, Alejandro. En *Diccionario de Historia de Venezuela* (pp. 796-797). Caracas: Fundación Polar, 1997, 4ts., tomo I.
- _____ (1989). *Arquitectura y obras públicas en Venezuela. Siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 3ts.
- _____ (1986). *La ciudad americana*. Caracas: Universidad Simón Bolívar (USB), 2ts.
- _____ (1980). Alberto Lutowski. *Contribución al conocimiento de la ingeniería venezolana del siglo XIX*. Caracas: Ministerio de la Defensa.
- _____ (1979). Alberto Lutowski: Ingeniero polaco en la 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 (UCV), Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), julio, 149-168.

ZUCCONI, Guido (ed.), *Camillo Sitte e i suoi interpreti*. Milán: FrancoAngeli.