

**LA ARQUITECTURA DEL TERRITORIO VENEZOLANO EN EL SIGLO XIX
EL CASO DE BARINAS**

Pérez, Juan

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

jjprancel@gmail.com

La investigación que presentamos es parte de la que actualmente finalizamos como Trabajo de Grado pendiente para optar a la Maestría en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo de nuestra Facultad, y al mismo tiempo representa la profundización y ampliación del capítulo 6 de nuestra Tesis doctoral en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, aprobada en 1997 en las Universidades de Florencia y de Roma.

En aquella ocasión abordamos el tema como parte del estudio de la obra venezolana de Agustín Codazzi, más allá de la geografía y la cartografía, adentrándonos en los aspectos menos conocidos de su desempeño civil y militar en los inicios de nuestra República. El rol de Codazzi como primer planificador del territorio venezolano fue entonces, diríamos, desmenuzado, desentrañando al mismo tiempo elementos clave para la comprensión del proceso de ocupación territorial de la nación en los últimos tres siglos.

A través de su obra accedimos a una imagen de primera mano de aquella nación en construcción, lo cual fue a la vez el punto de partida para enlazar esa obra con sus precedentes locales y con el *zeitgeist* que permeaba la acción civilizadora de nuestros fundadores republicanos. Igualmente, vislumbramos con la obra codazziana la magnitud esencial del propio territorio, sus potencialidades, su orden natural y las posibilidades de convivencia en él de sus habitantes. Y esto era nada menos que la evidencia de que el espacio geográfico venezolano había sido objeto en el siglo XIX de un intento de planificación, mediante los instrumentos de la geografía estadística y la cartografía, y con la pretensión de explotar en todos los sentidos aquella naturaleza, para beneficio de los más disímiles sectores de la sociedad en formación. Era, pues, el primer intento concreto de planificación de la nación, cien años antes de que el término fuese acuñado para la disciplina

urbanística occidental. Aquellas ansias de disponer ordenada y racionalmente de los recursos, eran en buena parte lo que luego conoceríamos como planificación.

A continuación veremos algunos elementos que permitirán conocer, en primer lugar y a modo de información, el alcance de la obra geográfica venezolana de Codazzi, como base para su actuación como Gobernador de la Provincia de Barinas en un lapso concreto de aquel período, en segundo lugar el estado del territorio barinés y su evolución histórica, luego, las intervenciones proyectuales del Gobernador en la Provincia de Barinas, y finalmente la importancia y proyección histórica de las propuestas codazzianas.

El *Resumen de la Geografía de Venezuela*: instrumento para la planificación del territorio venezolano del siglo XIX.

Esta obra en tres volúmenes, publicada en 1841, fue un compendio de las informaciones recogidas por la Comisión Corográfica venezolana entre 1830 y 1838, a través del millón y medio aproximado de kilómetros cuadrados de la Venezuela recién constituida en República. En esos tres volúmenes se resumen los doce tomos de manuscritos que contenían los informes detallados de dichas expediciones y que describían sistemática y minuciosamente la nación: los recursos de la naturaleza y del subsuelo, las manufacturas, las incipientes industrias, los terrenos sembrados y los que podrían servir para cada plantación posible, la cantidad y la producción de todo tipo de ganado, los sitios con las condiciones favorables para el desarrollo de determinadas industrias (forestales, pesqueras, manufactureras y artesanales de todo tipo) o para la fundación de colonias agrícolas. Igualmente, las características corográficas generales de cada región, así como la historia de su vida económica y social precedente, y junto a la descripción de cada carretera y camino existente, las indicaciones para el trazado de la vialidad necesaria y posible para desarrollar y explotar los recursos enumerados. Consecuentemente, dejaba espacio para prefigurar los ferrocarriles que debían construirse y su factibilidad en cada región de aquel país, junto a los caminos, carreteras y canales que contribuirían a las comunicaciones internas e interprovinciales, así como indicaba emocionado los sitios de interés paisajístico de cada paraje recorrido, de cada comarca visitada. Las estadísticas de las producciones locales eran confrontadas en sitio y con diversas fuentes de cada lugar encuestado y reseñado, método por el cual se reconoce aún al *Resumen* como una fuente confiable para el conocimiento detallado de la realidad de

la Venezuela decimonónica. Las ciudades de todo orden fueron descritas en su estructura urbana y contexto territorial, no sólo en sí mismas, sino en función de sus relaciones económicas y de comunicación con las de su entorno. Y la reseña de las edificaciones notables quedó plasmada junto a la explicación histórica del surgimiento e implantación de esa arquitectura.

A través de esta obra, y sustentada por la correspondiente y excepcional cartografía, fue posible tener por primera vez una visión integral, detallada y confiable del país que se tenía, y poder imaginar con certeza el país que se quería. Así se refirieron a estos documentos los científicos del Instituto de Francia, la Academia de Ciencias de París, de la Sociedad de Geografía de París, de la Royal Geographic Society de Londres y de otras muchas sociedades científicas de mediados del XIX. El valor de este trabajo geográfico fue refrendado por el propio barón de Humboldt, quien en París accedió a los originales antes de la imprenta. La vigencia de la obra perduró hasta bien entrado el siglo XX, a pesar de las naturales observaciones de precisión señaladas por científicos posteriores, basados en nuevas condiciones y recursos tecnológicos. La imagen de la nación venezolana para numerosas generaciones, fue la delineada cartográficamente por Codazzi a partir de su minucioso recorrido por la mayor parte de aquel territorio.

Puede asimilarse la imagen de lo que aquel aprendiz de geógrafo nos legó, con la de un gigantesco Plan, destinado a un espacio vasto y desconocido, cuyo contenido fue desentrañado con los métodos científicos más avanzados para entonces y, una vez puestas las cartas de su conocimiento sobre la mesa y definidos los problemas existentes, el método llevó a formular soluciones ajustadas a la realidad, incitando a sus contemporáneos a transformarla. Esos cambios, materializados o posibles, pretendieron rediseñar el territorio a futuro, ya conocido y diagnosticado, con sus propios componentes, pero con el factor humano como protagonista y beneficiario, y esa operación es en la práctica, nada menos que una obra de arquitectura a gran escala, una arquitectura del territorio. Más adelante seguiremos abundando en este concepto, pero por el momento veamos a qué dimensión del proyecto se enfrentó Codazzi como Gobernador de la Provincia de Barinas, las circunstancias que rodearon su presencia en esas tierras y las tareas políticas, de administración pública y de infraestructura que emprendió.

Evolución histórica y geográfica de la Provincia de Barinas.

La Provincia de Barinas (*Ilustración 1*), erigida como tal en 1787 por el poder colonial español, formó parte desde entonces del Virreinato de Nueva Granada y fue una de las trece primeras provincias que formaron a Venezuela al declararse independiente. Desde 1830, Barinas permaneció como Provincia de la nueva República, con la ciudad homónima como su capital.

Según los cálculos realizados por Codazzi, Barinas tenía una extensión aproximada de 1.994 leguas cuadradas (1 legua cuadrada equivale a 290 hectáreas) con una población de 109.497 habitantes y una densidad estimada de 54,9 habitantes por cada legua cuadrada.

Codazzi describió el territorio barinés luego de sus primeras exploraciones con la comisión Corográfica, entre 1832 y 1833, tal como esta referido en su obra estadística:

La mayor parte de este territorio lo componen hermosas sabanas bañadas por ríos cuyas márgenes son susceptibles de cultivo. Cuestas escarpadas con declives suaves, proporcionan a los habitantes lugares frescos en que prosperan las plantas que necesitan un clima templado. Valles hermosos se encuentran en los flancos de la serranía, y bosques vírgenes cubren grandes espacios sobre los cerros y al pie de ellos. Más arriba de la región hay parajes fríos que terminan en páramos yermos pertenecientes a las provincias de Mérida y Trujillo⁷.

Aun cuando la variedad de tipos de terrenos en la provincia y su alta fertilidad permitían el cultivo de la mayor parte de los productos agrícolas de la Venezuela de aquella época, como el cacao, el añil, el arroz, el algodón, el maíz, los garbanzos y los frijoles, la economía tradicional barinesa se basaba en la cría de bovinos y en el cultivo de la caña de azúcar y del café, con una etapa floreciente dedicada al tabaco, que generó riquezas legendarias para los propietarios en el último tercio del siglo XVIII. Las manufacturas derivadas de estos productos, como los cueros, los quesos, los aceites, el azúcar, el ron, los tabacos, etc., se procesaban desde hacía varios decenios y constituían -junto a otras manufacturas (tejidos, jabones, etc.), diversidad de bestias de cría y gran variedad de animales de caza- parte fundamental de la actividad comercial de Barinas con las provincias limítrofes de Mérida,

Trujillo, Barquisimeto, Carabobo y Apure, y con la provincia de Guayana, mediante las vías fluviales del Apure y el Orinoco.

En cuanto a la importante hidrografía de la provincia, factor fundamental a desarrollar para su economía, los ríos de Barinas fueron clasificados en el *Resumen...* según su importancia y navegabilidad, desde ocho de segundo orden hasta más de doscientos arroyos y riachuelos. En la Barinas de esos años, que incluía parte de los territorios de los actuales Estados de Trujillo, Apure y Portuguesa, el río principal era precisamente el de este nombre, que aportaba más de 250 km. navegables a su paso por el territorio barinés. Otros ríos notables de la provincia eran el Uribante, el Caparo, el Suripá y el Santo Domingo. Este último era el más cercano a la ciudad de Barinas, capital de la provincia, a 4 leguas de Torunos, puerto fluvial de la ciudad. Hacia los límites provinciales del Sur, el Apure bordea el territorio y a él se asoma el Puerto de Nutrias, a través del cual se realizaban históricamente las comunicaciones barinesas con San Fernando y Angostura².

El análisis que Codazzi consigna en 1841 sobre la hidrografía del territorio de Barinas nos lleva a recordar (*l/s. 2*).su experiencia vital durante sus primeros 24 años, en las llanuras de Romaña, que presentan características hidrológicas y orográficas muy similares a las del territorio barinés y una problemática similar de inundaciones, provocadas por la poca pendiente de los ríos al dejar la cordillera, el exceso de sedimento en sus lechos altos y el aumento violento del caudal de las aguas en ríos y canales durante la temporada lluviosa. En Barinas, durante junio, julio y agosto, las lluvias "...son tan copiosas (...) que en un día cae más agua en aquéllas regiones que en Europa en seis. Esta es una de las causas principales que hacen salir de madre a los ríos, los cuales se extienden por las sabanas bajas e inundan grandes espacios"³. Esta morfología y este tipo de problemas no son extraños para el Gobernador Codazzi, quien provenía de la Romaña que se inundaba por las aguas que bajaban de los Apeninos y se desbordaban en la extensa llanura semiplana, descendiendo lentamente hacia el Po. Esta realidad física, determinante absoluta para la producción agropecuaria y el comercio, sería enfrentada decididamente por él entre 1846 y 1847.

Un Gobernador *re-modelador* de la Provincia.

En diciembre de 1845, Agustín Codazzi fue designado por el Presidente Soublette como Gobernador de la Provincia de Barinas, cargo que desempeñó durante 1846 y 1847, y hasta los primeros meses de 1848. En este primer cargo no-militar Codazzi pone en acción su denso bagaje político y científico, aplicando muchos de los conceptos y postulados de la economía política de Adam Smith (1723-1790), conceptos encuadrados en el liberalismo, ligados al pensamiento laico, fundados sobre los principios de la ideología masónica e inspirados en las experiencias europeas de organización de las obras públicas, cuyos ejemplos principales eran aquellas emprendidas en Francia por Anne Robert Turgot (1727-1781), enciclopedista de la escuela de los fisiócratas, organizador del catastro francés y del financiamiento de las obras de vialidad, y promotor de la abolición de los privilegios de los terratenientes durante el reinado de Luis XVI.

Al mismo tiempo, la experiencia de treinta años recorriendo (desde 1817) la exuberante geografía tropical, encontró en el territorio de Barinas un laboratorio para su aplicación. Desde la organización y dirección de personas y recursos hasta las exploraciones minuciosas de las montañas andinas, de las llanuras, de los numerosos ríos, de las ciénagas, pantanos y bosques; aquel conocimiento práctico se concentró en estos territorios entre 1846 y 1847. Codazzi propuso vías de comunicación terrestre con las Provincias de Mérida, Apure, Trujillo y Barquisimeto; vías carreteras y canales hasta Puerto Nutrias, para luego conectar sobre el Apure y el Orinoco con San Fernando y Angostura, delineando así un eje comercial fluvial que proyectaría los productos barineses hacia los mercados exteriores y permitiría la llegada de nuevas mercaderías a la provincia y su capital.

La construcción de puentes, el acondicionamiento de los ríos para el transporte o la agricultura, la construcción de canales para ambas funciones, la explotación programada de los inmensos recursos forestales, la parcelación de los suelos según sus características para cada tipo de sembrado, el perfeccionamiento de los métodos y técnicas de producción, distribución y comercialización del ganado, el señalamiento de sitios adecuados para fundar colonias agrícolas con los habitantes del lugar, son algunas de las tareas que emprendió el Gobernador, apoyado tanto en las experiencias locales como en el conocimiento más avanzado de su tiempo.

Simultáneamente, recorría la provincia para conocer a sus habitantes de todos los sectores y escuchar de ellos la lista actualizada de problemas por resolver, los cuales eran atendidos de inmediato mediante indicaciones de obras, de comisiones, o de acciones administrativas, nombramiento de responsables y coordinadores de las Juntas de Fomento⁴, asignación de fondos iniciales y organización del proyecto y la ejecución de cada una. Producto de estas expediciones provinciales fueron sus dos importantes Memorias, llamada cada una "Exposición", presentadas ante la Asamblea legislativa provincial como informes anuales para 1846 y 1847. En ellas consigna sus planes y propuestas para la civilización de aquel territorio.

Otras tareas que debió ocupar al Gobernador fueron: la lucha contra el abigeato y las bandas armadas de maleantes, enfrentando ambos con la creación del cuerpo de policía montada (llamado "Cuerpo volante"), para la persecución armada de aquellos antisociales. La organización de los servicios postales, hasta entonces prácticamente inexistentes. La organización de la administración del gobierno provincial, de las jefaturas cantonales y de los municipios, la fundación y organización de los archivos públicos en cada instancia de gobierno local, la definición del catastro urbano y rural, como medida previa a un régimen fiscal que permitiese el financiamiento de las obras públicas, la reorganización del sistema carcelario en cada capital de Cantón o Distrito, el incentivo a la "sociedad civil" para la construcción y organización de escuelas cantonales, la reconstrucción del hospital de la capital y de la casa del Gobernador y el nombramiento de un Ingeniero provincial, encargado de los proyectos y ejecuciones de obras en todo el territorio, designación que ya había propuesto desde la década anterior para todas las Provincias⁵.

En relación con las obras públicas como instrumentos de comunicación y para el incremento del Comercio, sus dos más importantes proyectos fueron la carretera a Mérida y el Eje comercial entre Barinas y Angostura. En ambas propuestas ha quedado evidenciada la visión geográfica de Codazzi, su método para abordar las relaciones espaciales existentes o por construir, es decir, su método de proyectación de las transformaciones del territorio.

La carretera a Mérida era necesaria por la precariedad del camino existente hasta entonces, estrecho, inestable e inadecuado para el transporte de carga en carretas. El intercambio comercial entre Mérida y Barinas se hacía todavía en recuas de burros y mulas, al borde de los precipicios y con la consiguiente lentitud y pérdida frecuente de vidas y mercancías.

Codazzi evaluó como urgente esta obra y decidió explorar él mismo el terreno entre las dos ciudades, para señalar el trazado adecuado al proyecto (*l/s. 3*); al efecto, se hizo acompañar por el ingeniero provincial que él mismo acababa de nombrar, el Teniente de Ingenieros Eduardo Ezpelosín, recién graduado de la Academia de Matemáticas dirigida por Cagigal⁶.

En abril de 1846 Codazzi contacta al Gobernador de Mérida para impulsarlo a realizar juntos esta obra, que agilizaría la comunicación entre ambas ciudades sustituyendo el viejo sendero llamado de "Los Callejones". El camino proyectado por Codazzi es de mayor recorrido, pero con una menor pendiente y trechos más anchos y rectilíneos, disminuyendo el peligro de los precipicios y consintiendo aumentar la velocidad de recorrido de mulas y caballos y el tránsito mediante carretas.

Entre enero y febrero de 1847, el Gobernador y el ingeniero dirigieron las exploraciones, los levantamientos y las nivelaciones para el trazado del camino, y ejecutaron el sendero inicial que serviría de línea para el trazado definitivo. Durante estas exploraciones, Codazzi levantó los datos topográficos con el fin de dibujar el mapa de la región estudiada y trazar sus propuestas.

Este mapa es descrito detalladamente en la Comunicación dirigida al Gobernador de la Provincia de Mérida, la cual contiene la descripción del terreno, de las fuentes de agua y demás recursos del trayecto, descripción del proyecto, los presupuestos de las obras para cada trecho y la refutación de las opiniones de los detractores, principalmente los propietarios de los terrenos afectados, que no veían conveniente para sus propios negocios la construcción de la carretera (*l/s. 4*).

Esta intrincada región, entre el piedemonte y las alturas andinas, fue el escenario del titánico empeño de Codazzi por transformar la naturaleza. Todas las fases del proyecto las protagonizó directamente, dirigiendo a los ayudantes en cada paso. La decisión voluntariosa de cambiar las costumbres, la pasividad, la resignación y la apatía, lo llevaron a enfrentar todo tipo de obstáculos para enseñar que era posible vivir mejor (en palabras de Rousseau, "obligar a la gente a ser libre"). La organización proyectual para tal empresa era de igual complejidad que el tamaño del espacio a transformar, y para esa tarea Codazzi invierte todo su bagaje cultural y científico, aplicándolo como ingeniero, como militar y como político. Una

remodelación de las montañas, para atravesarlas y comunicar a los hombres. Una carretera entre los riscos, para cumplir el cometido del Comercio nacional. Semejante empeñamiento es posible sólo con una visión a vuelo de pájaro del espacio, que en su caso le permitía vislumbrar, prever, prefigurar, proyectar obras audaces que habían estado esperando la llegada de la civilización.

Esta visión geográfica llega a su máxima expresión con la concepción del Eje Mérida-Orinoco, del cual formaría parte precisamente la carretera Mérida-Barinas. La comprensión geográfica de la ubicación central de Barinas, mediterránea entre los Andes y los dos más grandes ríos del país, además de nodo de caminos entre el Norte portuario, las llanuras y selvas, y el territorio neogranadino, impulsó a Codazzi a contribuir a definir esa condición natural mediante la infraestructura (*l/s. 5*) que refrendase las líneas naturales de conexión entre sendas regiones, con Barinas capital como centro. De allí a basar las comunicaciones en la navegabilidad de los ríos y la construcción de canales, y en segundo lugar en las carreteras.

En su primer Informe a los diputados, Codazzi anuncia el modo con el cual asumió la responsabilidad de su nombramiento: "El estudio del territorio y de todas sus ventajas es uno de los primeros deberes de los que están llamados a proporcionar la futura dicha y prosperidad de los Estados"⁷. En ambos Informes explicó a los representantes locales la importancia estratégica del territorio barinés, por sus recursos y condiciones naturales y por su ubicación como foco de un desarrollo alejado de los puertos del Norte, históricamente hegemónicos en la actividad económica del país, y que debía consolidar la economía y población de la franja intermedia de llanuras y ríos, en conexión con el mundo exterior a través de Angostura y de allí hacia los mercados internacionales por las vías naturales del Delta del Orinoco.

Para comenzar a materializar esta idea, en realidad una constatación geográfica de la factibilidad que la misma naturaleza había dispuesto, Codazzi buscó el apoyo de los Gobernadores de Mérida, Apure y Guayana, explicándoles el proyecto y las ventajas económicas que obtendrían estas provincias si se diese esta alianza. Pero a excepción del de Guayana, Juan Bautista Dalla Costa, no hubo gestiones concretas en Mérida o Apure para acompañar a Codazzi en la materialización del proyecto.

Según éste, los ejes de comunicación previstos para conectar el océano, vale decir Europa, a través del Delta del Orinoco, con el corazón del continente, pasando por la ciudad de Angostura, debían continuar, remontando nuestro principal río hasta la desembocadura del Apure. Sobre éste se continuaría, con escala en San Fernando, hasta el principal puerto de la provincia barinesa, Puerto Nutrias, el cual sería convertido en un gigantesco emporio comercial sobre ambas riveras del Apure, surcado por puentes, canales y ferrocarriles que se dirigirían hacia todo el territorio. En ese puerto las embarcaciones podrían tomar el canal que las conduciría hasta la cercana población de Nutrias, desde donde el viaje de mercancías y pasajeros continuaría por tierra, mediante las carreteras que conectarían con la capital provincial. Una vez en esta ciudad, podría continuarse el viaje hasta la provincia de Mérida, sobre la nueva carretera comenzada a construir por el Gobernador barinés, o bien atravesar la hidrografía del piedemonte con las nuevas vías y puentes hasta San Cristóbal, desde donde se alcanzarían los campos de Vélez o de Pamplona, sobre la cordillera oriental de la actual Colombia. La ciudad de Angostura se beneficiaría del comercio con los productos de los Andes y los Llanos, y los vapores zarparían de ella llevándolos a todos los mercados de Occidente.

Importancia, proyección histórica y frustración.

El eje comercial que hemos descrito, principalmente fluvial, vendría a liberar a aquellas provincias de la hegemonía de los puertos de la franja Norte, que siempre limitó el crecimiento económico de aquellas regiones con el consiguiente aumento de los costos de sus productos, y abriría un nuevo foco productivo y comercial para el país. Ahora bien, idear tal cambio en la estructura del territorio es una operación de remodelación integral de la geografía, de movilización de descomunales fuerzas sociales y económicas, de rediseño de las relaciones interurbanas preexistentes y acondicionamiento de cada ciudad para su nuevo cometido. Transformar de ese modo esas regiones hubiera significado un nuevo proceso de ocupación de las mismas, con el consiguiente desplazamiento de la población, de unas consecuencias que todavía hoy estaríamos viviendo. Seríamos una Nación con dos puertas francas, el Norte y el Orinoco. Tal vez el destino de esas extensiones no hubiera sido el que ha sido y la pobreza crónica que les ha acompañado durante decenios no se hubiese instalado como ahora está. La construcción de Ciudad Guayana en los años sesenta del siglo

XX no repercutió como era de esperarse en la economía regional, pues su base extractiva intensiva conecta la minería directamente con las metrópolis extractoras, sin mayores beneficios para la economía y la población de esta larga franja fluvial.

Ese inmenso proyecto de transformación territorial era en efecto una operación arquitectónica a gran escala, por la coincidencia de sus métodos de análisis e interpretación de la realidad y de planteamiento de las opciones proyectuales, por su manejo decidido de las fuerzas naturales, por las relaciones que establecía entre la naturaleza y las intervenciones, por su franca voluntad de insertar en la nada los beneficios que la civilización estaba inventando aceleradamente en plena revolución industrial.

Codazzi presentó a la diputación sus propuestas, consciente de la dificultad de que fuesen asumidas como plan de acción por aquellos duros hombres recién salidos de los campos de batalla, o recién llegados a la lucha política. En la "Exposición" del 1° de noviembre de 1847, casi cuatro meses antes de su partida, Codazzi se dirige a los diputados para presentarles los resultados de su gestión:

Por segunda vez me cabe la honra de cumplir con la ley presentándoos mi informe sobre la provincia que administro: en él encontraréis, señores, bosquejados los deseos que me animan en favor de sus mejoras materiales, y si no es dable llevarlas todas a cabo, tan pronto como sería necesario, a lo menos quedarán escritas mis ideas para cuando mejores tiempos permitan ejecutarlas, si en vuestra sabiduría encontráis que pueden proporcionar el bienestar futuro de los habitantes de esta interesante provincia⁸.

Las condiciones de tensión social y económica incubadas durante los primeros cinco años de la década, y aquellas heredadas del período de las guerras de independencia, llegaron a su punto culminante entre los años 1846 y 1848, mediante insurrecciones rurales y urbanas por toda la nación, que conducirán, diez años después, a la Guerra Federal (1859-1863).

En medio de ese clima social, Codazzi fue blanco de la política demagógica del recién fundado partido "liberal", cuyo encendido discurso encontraba crecientes seguidores en las masas descontentas de peones y campesinos hambrientos, que constituían casi el 90% de la

población barinesa. A los conflictos se suma la formación de bandas armadas de delincuentes dedicadas a saquear las haciendas de los ganaderos ligados al Gobierno, especialmente en las provincias de Caracas y de Barinas. En estas dos regiones, y no por casualidad, es donde era más fuerte y activo el partido mal llamado "liberal".

El Gobernador sufrió, junto a la manipulación política, los ataques de la incendiaria prensa local, los cuales llegan desenfadadamente hasta la calumnia y la más baja ofensa y descrédito personal y de su familia; esta carencia de una política de altura por parte de los llamados liberales, llega incluso a un intento de asesinato al Gobernador por parte de un militante local de aquel partido, incitado abiertamente a esa acción por la prensa, dirigida predominantemente por ese sector político.

En la primera "Exposición" presentada ante la Diputación Provincial, el 1º de noviembre de 1846, el Gobernador resume las condiciones en las cuales tuvo que trabajar desde que asumió el cargo:

Habitante de otra provincia, sin relaciones en ésta, y conociéndola sólo como un viajero que la recorre y describe; soldado de profesión, no acostumbrado a la administración civil, y contrariado por un partido opositor sin conocerme: increpada mi elección por puro capricho y teniendo por delante una prensa desenfadada, amenazando con sangre y empleando medios réprobos para hacerme odioso, desacreditarme y relajar los resortes de la pública opinión, tales han sido, Honorables Diputados, los elementos con que he entrado en la administración política (...) Bastó que mi elección fuese hecha en medio de tantas amenazas, para aceptarla gustoso, y no pensar en otra cosa, sino en los medios de hacerme digno de honor tan distinguido⁹.

Cuando Codazzi presentó esta relación, ya el general José Tadeo Monagas había sido elegido Presidente de la República, de modo que el Coronel debió continuar como parte de un gobierno que comenzó a desmontar las conquistas y las influencias políticas del grupo conservador, con el cual él se había identificado. Su actividad, rigurosamente sujeta a las leyes y los reglamentos, le hizo difícil al Gobierno central destituirlo. Pero las acciones de la oposición liberal y de las bandas armadas de las sabanas terminaron por consumir las

energías de Codazzi, quien comenzó a prepararse, junto con su familia, para una próxima retirada estratégica.

Quizá no estamos todavía suficientemente alejados en el tiempo como para lograr llevar adelante al menos la mitad de las ideas heredadas de Codazzi. Él mismo nos advirtió: "No forcemos, pues, lo que por ahora no quiere la naturaleza, ni permite nuestro estado, y consultando nuestros medios, hagamos lo que sea posible: alejemos de nuestras cabezas ideas grandiosas, irrealizables en nuestra época..."¹⁰. Todavía el territorio venezolano continúa siendo ocupado densamente sobre la franja del norte, mientras el resto se mantiene en espera del progreso anunciado por Codazzi como causa y consecuencia de la evolución económica. Todavía la intrincada red fluvial de Sudamérica espera la interconexión con una red ferroviaria que una el mar Caribe con la Tierra del Fuego, atravesando la selva amazónica. Son estas las utopías realizables, porque sin ellas no hay futuro. Las utopías codazzianas, pensadas como una manera de "arquitecturar" el territorio, deberán alguna vez ser tomadas en cuenta como punto de partida para la construcción del futuro posible de América Latina.

NOTAS

1 A. Codazzi, *Resumen...*, 1940 (1841), Tomo III, p. 195.

2 Angostura, capital de la Provincia de Guayana, ubicada sobre la orilla sur del Orinoco, cambió de nombre por el de Ciudad Bolívar, mediante decreto del 24 junio de 1846.

3 *Op. cit.* p. 199.

4 Turgot libró una batalla similar en las provincias francesas en las que gobernó; el estímulo y convencimiento de las personas más preparadas de las provincias, para que asumieran la planificación y dirección de las obras públicas, fue parte importante de su método de organización de las obras públicas, y -junto al alto nivel técnico del Cuerpo de Ingenieros y de la escuela de Puentes y Caminos- formó parte de las medidas que hicieron notable la fenomenal y vasta construcción de la infraestructura francesa en el siglo XVIII. Las Juntas de Caminos, constituidas en Venezuela después de 1830, cumplían esa función de las de Fomento, pero especialmente dedicadas a las obras de vialidad.

5 La propuesta de la figura del Ingeniero Provincial era generalizada y fue canalizada por la Sociedad Económica de Amigos del País-SEAP, de Caracas, de la cual era Codazzi un miembro colaborador, junto a otros intelectuales valiosos del régimen paecista. J. A, Páez era Presidente Honorario de la SEAP.

6 Codazzi dictó las clases de "Lavado de planos" y Táctica de Artillería para la Academia de Matemáticas dirigida por Juan Manuel Cagigal, en la cual era Rector del Departamento de Matemáticas, y su director entre marzo y diciembre de 1845.

7 A. Codazzi, *Obras...*, p. 173-174.

8 A. Codazzi, *Obras...*, p. 243.

9 Reproducida en A. Codazzi, *Obras...* (1960), V. II, pp. 159-226.

10 *Ídem*, p. 179

Bibliografía

- .- A. Codazzi, *Resumen de la Geografía de Venezuela*, H. Fournier, Paris 1841, 3V. Se ha utilizado también la edición del Ministerio de Educación, Caracas, 1940, 3 V.
- *Obras Escogidas*, Ministerio de Educación, Caracas, 1960, 2V.
- .- Frassato, Luigi, Agustín Codazzi. Biografía (1793-1859), Fondo Editorial Marcos Brito / Centro Sociocultural San Joaquín, Valencia, 1995
- .- González Guinán, F., *Historia Contemporánea de Venezuela*, Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas, 1954, 15 V.
- .- Andrés Soriano Lleras, *Anécdotas y leyendas familiares. Datos sobre la familia Codazzi-Fernández De La Hoz*, Editorial Santa Fe/Ministerio de Educación Nacional, Bogotá, 1956.
- .- J. J. Pérez Rancel, *Agustín Codazzi. Italia y la construcción del Nuevo Mundo*, Petroglifo, Caracas, 2002.
- *Agustín Codazzi. Biografía*, Ediciones El Nacional, Caracas, 2006, Colección Biblioteca Biográfica Venezolana.
- .- Ruiz Guevara, J. E., *Codazzi en Barinas*, Centro de Estudios Históricos del Estado Barinas, Barinas/Mérida, 1984.

Documentos

- .- A. Codazzi, *Esposición que dirige a la H. Diputación Provincial en su reunión ordinaria de 1846, el Gobernador de Barinas, Coronel Agustín Codazzi*, G. Corser, Caracas, 1846, reproducida en A. Codazzi, *Obras...* (1960), V. II, pp. 159-226. En general, buena parte de los documentos de la Gobernación de Barinas se encuentran en el Archivo General de la Nación, Sección Interior y Justicia, 1846-1847
- .- A. Codazzi, "Esposición" a la Diputación Provincial de Barinas, noviembre 1847, copiado en Ruiz Guevara, E. F.,

Ilustraciones

- 1** Carta corográfica de la Provincia de Barinas, *Atlas de Venezuela*, Lit. Thierry & frères, Paris, 1841.
- 2** Región de Romagna, en Italia. Fuente: Istituto di Patrimonio Culturale, Regione Emilia-Romagna, Cartografia Storica.
- 3** A. Codazzi, Mapa de la región entre las provincias de Mérida y de Barinas, que muestra el trazado para el camino entre las dos provincias. Ayudante: Ingeniero Eduardo Ezpelosín. Colección del Sr. Álvaro Parra Dávila, Mérida. Publicado por primera vez por Nicolás Tablante Garrido en el *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Tomo XLIX, N. 193, enero-marzo 1966, pp. 99-108.
- 4** Carta de la Provincia de Mérida, *Atlas Físico y Político de la República de Venezuela*, Thierry frères, París, 1841.
- 5** Representación sobre el mapa de la Provincia de Barinas, de las propuestas de intervenciones territoriales y vías de comunicación del Gobernador Codazzi, 1846 y 1847. Elabración: JJPRancel, Caracas, 2002.