

LA CONSTRUCCIÓN VIAL DE LA REGIÓN DE CARACAS ENTRE 1830 Y 1858

Izaskun Landa

Sector de Estudios Urbanos, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UCV
izaskunlanda@gmail.com

RESUMEN

La estructuración territorial de la región de Caracas es el resultado de un complejo proceso histórico iniciado por las culturas prehispánicas hasta hoy. Uno de los factores que configuraron ese espacio fue la construcción de vías entre los asentamientos humanos que ocuparon este territorio. El objetivo de este trabajo es presentar un análisis inicial de las características del proceso de construcción de la red vial de la región de Caracas entre 1830 hasta 1858. El espacio geográfico de la zona en estudio abarca una parte de la provincia de Caracas, desde la costa hasta el alto llano, inclusive, y desde Barlovento hasta los valles de Aragua. Esta monografía de historia territorial se basa en fuentes documentales no testimoniales del siglo XIX, que son principalmente de origen jurídico, y emanan de la administración estatal en sus ámbitos de actuación nacional y provincial. Los resultados parciales han determinado que la red de caminos coloniales se modernizó desde los comienzos de la República a partir de la creación de nuevas instituciones administrativas y técnicas, la adopción parcial de políticas liberales y la administración provincial directa. Una de las prioridades inmediatas de los gobiernos republicanos fue la sustitución de los precarios caminos de recuas, por una red de carreteras para vehículos de ruedas. Para ello, la Diputación Provincial de Caracas jerarquizó la red vial regional y creó una Junta de Caminos, que contrató a ingenieros venezolanos y convocó a la participación de privados en la fabricación y administración de la red vial. Esto dio como resultado la construcción de la carretera Caracas-La Guaira, los tramos iniciales de las carreteras de Occidente y del Este y del camino del Sur. Durante ese período, la administración provincial alcanzó sus mayores logros viales.

535

Palabras clave: vialidad, provincia de Caracas, primeras décadas del siglo XIX, historia territorial.

INTRODUCCIÓN

La construcción de la territorialidad del valle de Caracas ha sido el resultado de un complejo proceso histórico desarrollado en diversos períodos, que comprenden desde su ocupación inicial por culturas prehispánicas hasta hoy. Uno de los factores que intervino en la estructuración de ese territorio fue la construcción de redes de comunicación entre esos asentamientos. El objetivo de este trabajo es realizar un análisis preliminar de las características de la red vial de la región de Caracas, como uno de los elementos fundamentales de la conformación de la estructura territorial del área en estudio, desde 1830, cuando se constituye la República de Venezuela, hasta 1858, cuando finaliza el segundo gobierno de José Tadeo Monagas. Durante ese lapso la red de vías construidas y en ejecución tuvo un protagonismo considerable en la modernización y consolidación de la estructura territorial caraqueña que había sido implantada durante el régimen colonial.

El espacio geográfico de la zona en estudio abarca una parte de la provincia de Caracas, desde los valles de Guarenas y Guatire hasta los valles de Aragua y desde la costa hasta el alto llano inclusive. La metodología de esta investigación de historia territorial se sustenta en la teoría del conocimiento histórico basado y no basado en fuentes (Topolsky, 1992), que se fundamenta en el conocimiento directo e indirecto del pasado. La bibliografía se orienta al estudio general de ese período y especialmente al análisis de la vialidad. Con respecto a las fuentes directas, se acude a documentos testimoniales y no testimoniales (Aróstegui, 2001), provenientes de fuentes culturales de origen jurídico que emanan de la administración estatal en sus ámbitos nacional y provincial. Estas fuentes generarán conclusiones provisionales.

LA CONSTRUCCIÓN VIAL DE LA REGIÓN DE CARACAS ENTRE 1830 Y 1858

Antecedentes coloniales

En 1810, el territorio de la Capitanía de Venezuela se encontraba conformado por un grupo de extensas regiones aisladas entre sí y conectadas con la metrópoli, como resultado de un esquema de ordenamiento espacial implantado por la Corona española a favor de sus intereses económicos y dominación territorial. Cada región estaba constituida por un conjunto de asentamientos de diversas jerarquías, conectados en forma radial a partir de una ciudad cabecera dominante, con asiento de las principales instituciones administrativas.

La región de Caracas fue muy extensa y la ciudad de Caracas se constituyó como el centro nodal de esta región, ya que primero fue asiento administrativo y económico de la provincia y luego sede del poder militar, jurídico y religioso de la Capitanía General de Venezuela, por lo que era la ciudad de mayor rango, la más poblada y el mayor mercado económico de la región. Se encontraba conectada con un grupo de asentamientos secundarios y de tercer orden subordinados a ella, como el puerto de La Guaira, la ciudad de San Sebastián de Los Reyes y un conjunto de villas y pueblos de indios localizados en los valles agrícolas de Guarenas y Guatire, los del Tuy y los valles de Aragua. Las comunicaciones estaban constituidas por una precaria red de caminos y trochas de tierra, que dependían de las variadas características del espacio geográfico, pero que durante la temporada de lluvias era en gran parte intransitable. La excepción la constituye el empedrado Camino Real a la Guaira, debido a la indispensable necesidad de mantener un vínculo entre Caracas y la metrópoli, por lo que fue la arteria de mayor importancia de la provincia, pero que no llegó a ser un camino carretero.

En 1793 se instituye el Real Consulado, organismo encargado de fomentar la actividad económica y el desarrollo de puertos, caminos y canales, de manera que a partir de su fundación estableció la construcción de un conjunto de vías prioritarias para la región, entre ellas las carreteras de Caracas a La Guaira y a los valles de Aragua y los caminos a los valles del Tuy y a la costa de Barlovento. Sin embargo, los anteproyectos para construir las carreteras a La Guaira en 1795 y a los valles de Aragua en 1797 del ingeniero Francisco Jacot y el del camino a Higuerote de 1796, fueron suspendidos debido a que entraban en conflicto con el Plan de Defensa de la Provincia de 1773 y con los intereses de terratenientes, respectivamente. A pesar de ello, entre 1801 y 1810 los ingenieros Mariano Aloy y Juan Pires continuaron el estudio y apertura de una pica alternativa entre Caracas y La Guaira, que posiblemente siguió la ruta del sesgo hecho en el abra de Tacagua, que anteriormente había sido iniciada por Juan Amaro Pérez entre 1793 y

1795 (Arcila Farías, 1961). Todas estas obras quedaron paralizadas por el inicio de la Guerra de Independencia.

Las políticas republicanas en materia de vialidad

Finalizada la Guerra de Independencia, el nuevo proyecto republicano y liberal, implantado por los caudillos militares y la reducida élite urbana venezolana, tuvo como prioridad la reconstrucción del devastado territorio nacional mediante el poblamiento territorial, la construcción y apertura de caminos, carreteras y canales, y la promoción de la educación a todos los niveles. Su ejecución necesitó de la creación de instituciones y un ordenamiento jurídico desde los cuales se establecerían y ejecutarían las principales políticas en materia de obras públicas. Así, con base en la Constitución de 1830, se establecieron instituciones relacionadas con el desarrollo vial y se creó un marco legal sobre comunicaciones en el ámbito nacional y a nivel regional. A partir del análisis de diversos factores relativos a la vialidad de la provincia de Caracas entre 1830 y 1858, se ha dividido este período en tres etapas: la primera, que abarca el lapso entre 1830 y 1836, de gestación y organización institucional y administrativa y de formulación de políticas sobre la vialidad provincial; la segunda se sitúa entre 1836 y 1844, cuando se instaura la Junta Provincial de Caminos y se construye la primera carretera del país; en la tercera etapa se traspasan gradualmente las competencias en materia de vialidad de las diputaciones provinciales al poder central y se inicia la construcción de carreteras mediante la empresa privada.

Los años formativos: instituciones, liberalismo y primeras políticas viales de la provincia

537

El proceso de desarrollo vial en la región de Caracas en esta primera etapa estuvo marcado por la formación de nuevas instituciones republicanas, el establecimiento de políticas en materia vial y la participación parcial de privados en la construcción de obras públicas. La creación de organismos relacionados con las comunicaciones fue fundamental en el desarrollo vial republicano, y en este sentido la Diputación Provincial cumplió con ese papel, dado que la Constitución de 1830 otorgaba a estos establecimientos regionales competencias para “Promover y decretar la apertura de caminos, canales y posadas (...) pudiendo a este fin aceptar y aprobar definitivamente las propuestas que se hagan por compañías particulares” y “Procurar la más fácil y pronta comunicación de los lugares de las provincias entre sí, y los de estos con los vecinos”ⁱ.

Paralelamente, en 1831ⁱⁱ el Gobierno nacional decretó la fundación de la Academia de Matemáticas, que se constituyó como la institución fundamental en la formación de los ingenieros del período republicano, que proyectaron y fabricaron las obras públicas que iniciaron la reconstrucción del devastado país. Mientras se formaban las primeras promociones, la mayor parte de los proyectos viales de envergadura en la provincia de Caracas estuvieron a cargo de Juan Manuel Cajigal, brillante ingeniero formado en España y Francia y primer director de la recién fundada Academia (Zawisza, 1988). Los primeros lineamientos provinciales en materia de vialidad se realizaron tempranamente debido a que en 1832 la Diputación consideró prioritaria la apertura de un camino carretero desde Caracas a La Victoria para comunicarse con los ricos valles de Aragua, encargando a Juan Manuel Cajigal del proyecto, quien realizó un informe (Cajigal, 1834) y abrió una pica nivelada entre Coche y Carrizalⁱⁱⁱ. Esta primera carretera sería la obra prioritaria de la Diputación durante esta etapa.

Este esquema que conectaba la capital con su puerto y con los principales valles productores cercanos, coincidía en parte con el señalado por el Real Consulado y tendía a consolidar las redes de caminos regionales que se encontraban aisladas entre sí, debido a que cada diputación determinaba sus prioridades viales. La organización radial la fue más eficiente y menos costosa para transportar la producción agrícola, de manera que la integración regional entre redes provinciales no fue una prioridad. La construcción de la red primaria de carreteras y la mejora de los caminos existentes sería un gran reto, dadas la escasez recurrente de recursos fiscales y las características orográficas de la región caraqueña. En diciembre de 1832, la Diputación convocó a las sociedades privadas a participar en la construcción de las carreteras “...bajo determinadas condiciones y privilegios exclusivos en favor de los empresarios...”^{iv}.

La aplicación de los principios de la libre empresa y la apertura a los capitales privados fue considerada como la solución a los problemas urgentes de obras públicas en las discusiones de la Sociedad Económica de Amigos del País, ya que los gobiernos regionales no requerirían préstamos, sin embargo, las soluciones mixtas con participación del Estado^v fueron las utilizadas, dada la escasez de fondos provinciales^{vi}. Para la construcción de obras de menor envergadura y la reparación y conservación de caminos, la Diputación invirtió cantidades menores de los fondos municipales y acudió a la contratación de privados en 1832^{vii} y 1834^{viii}, además de otorgar la recaudación de los peajes de las vías principales en licitación a privados^{ix}. Los ramales secundarios y caminos transversales se encontraban a cargo de los concejos municipales.

La ejecución de la vialidad se inició en 1833 con la construcción de la carretera a La Victoria y la reparación de segmentos de vías de primer rango y transversales; en 1834 se proyectó la rectificación del camino a Guarenas para transformarlo en carretero^x y se ejecutó el primer tramo de la carretera del Este^{xi} luego de un informe de Cajigal^{xii, xiii}; mientras que en 1835 se contrató un tramo carretero del camino a Charallave^{xiv, xv}. El plan inicial de la Diputación Provincial había sido construir las carreteras con ingresos propios, sin embargo, en el caso de La Victoria los fondos fueron insuficientes y en 1833 se constituyó la Sociedad Empresaria de Caminos, a la que fueron cedidos los privilegios exclusivos de peaje por sesenta (60) años para utilizar la pica y fabricar una carretera que debía estar concluida en ocho años^{xvi}. La Sociedad solicitó un préstamo a la Diputación, que aprobó veinte mil pesos^{xvii}, y otro al Congreso por cuarenta mil pesos en pagos de diez mil pesos anuales, que fue aprobado^{xviii} y ejecutado en 1835 y 1836^{xix}, pero a partir de 1837 los pagos se suspendieron debido a la crisis económica y la Revolución de las Reformas, lo que paralizó totalmente la construcción de la carretera a La Victoria^{xx}.

Los resultados de este período fueron ambiguos. Por una parte, se inició la construcción de una obra de gran envergadura, que no se llegó a concluir, y trabajos parciales en la red principal de comunicaciones, tanto las administradas directamente por la Diputación Provincial a través de juntas directoras, como la conducida por una sociedad privada. Por otra parte, en esta etapa se manifiestan logros fundamentales como: primero, la instauración de instituciones como la Academia de Matemáticas y las primeras juntas de caminos; segundo, se estableció un conjunto de disposiciones jurídicas que crearon procedimientos administrativos y técnicos para el desarrollo de obras públicas; en tercer lugar, se adquirió una valiosa experiencia en el proceso de administración directa y mixta de las pocas obras iniciadas; y cuarto, se estableció la prioridad de desarrollar una obra principal de gran envergadura, costada con capitales mixtos y la realización de obras de menos urgencia orientadas a transformar los caminos en carreteras mediante rectificaciones del trazado y reparaciones, que serían financiadas con fondos provinciales y

contratadas a particulares, los que se encargarían de su mantenimiento y construcción de caminos.

Es posible atribuir el bajo desempeño y paralización de muchos de estos trabajos a dos factores, primero la escasez general de capitales privados y fondos públicos debido al estado de despoblamiento y destrucción económica sufridos en los largos años de guerra, lo que impedía la inversión de los capitales necesarios para obras de envergadura^{xxi}; los montos públicos presupuestados para vialidad en la provincia fueron 8,24% en 1834 y 3,02% en 1835 y en el ámbito nacional se asignó 0,7% en 1834-1835 y 0,66% 1835-1836 para la construcción de la carretera a La Victoria, cantidades insignificantes si las comparamos con el guzmanato, cuando se asignó, aproximadamente, 17% del presupuesto nacional para obras públicas (Martín Frechilla, 1999). El otro factor fue la crisis política causada por la Revolución de las Reformas y el enfrentamiento entre los poderes Ejecutivo y Legislativo por el tema del impuesto subsidiario^{xxii}, destinado a la apertura de caminos específicos.

La Junta Superior de Caminos y la primera carretera del país

La segunda etapa del proceso de modernización de la red vial en la provincia de Caracas se inició en 1836, cuando la Diputación Provincial creó las juntas de caminos, constituidas por una Junta Superior y juntas subalternas para cada cantón, cuya responsabilidad era llevar a cabo las políticas y ejecución de obras en materia de comunicaciones^{xxiii}. Estos organismos iniciaron y concluyeron el primer camino carretero del país. En 1836, bajo el gobierno de Martín Tovar, se ordenó transformar en carretera la pica hacia La Guaira, abierta por el Real Consulado sobre el abra de la quebrada de Tacagua^{xxiv}, para lo cual la Diputación aprobó 5.000 pesos^{xxv} anuales en 1836 e igual cantidad en 1837^{xxvi}.

539

Los trabajos de nivelación se iniciaron en 1837 bajo la dirección del ingeniero Juan José Aguerrevere, recién graduado de la Academia de Matemáticas, y el estudiante Salvador Rivas. Nivelada la pica, fue evaluada por Juan Manuel Cajigal y la Junta Superior dio su aprobación para construir la carretera, con la rectificación al 5% de las pendientes más pronunciadas^{xxvii}. El proyecto y su ejecución fueron ratificados por la Diputación Provincial. Paralelamente a la construcción vial, la Diputación propició la contratación de la obra a privados interesados, a los que se ofrecía privilegios exclusivos por cincuenta años para transporte o peaje, construcción de posadas y cobro de patente de comercios, con una inversión de 20.000 pesos y su conclusión en cuatro años^{xxviii}. El contrato no se llegó a ejecutar y las obras continuaron con los fondos provinciales hasta finales de 1838, momento en que los trabajos fueron paralizados en espera de la firma del contrato, por lo que la Diputación exhortó al gobernador Tovar a continuar la obra y estableció un peaje en el camino^{xxix}, con la finalidad de obtener recursos para proseguir el trabajo y así mitigar la crisis económica de 1838. Al año siguiente se reiteró su prosecución^{xxx} –a pesar de que la Diputación había autorizado a Páez para contratar la construcción de la carretera^{xxxi}, lo que fue desaprobado por el Congreso–, ya que la obra sería financiada mediante el impuesto subsidiario^{xxxii}, que aplicaba el 2% a las mercancías importadas en La Guaira. Entre 1840 y 1842 la obra recibió 116.541,83 pesos del impuesto subsidiario^{xxxiii,xxxiv,xxxv}, que fueron insuficientes para concluirla, de manera que en 1842 el Congreso aprobó la ley que establece fondos nacionales para la construcción de caminos en todo el país y que asignó a Caracas la cantidad de 40.000 pesos anuales, con preferencia para la carretera a La Guaira^{xxxvi}. Con estos recursos la

Diputación Provincial asignó 84.000 pesos a la obra, repartidos entre 1842 y parte de 1843^{xxxvii,xxxviii,xxxix}.

En 1844 la obra presentaba importantes avances y se aprobó el cobro de peaje que fue incorporado a la culminación de los trabajos^{xl}. Los primeros carruajes comenzaron a transitar en la primera carretera del país el 14 de enero de 1845^{xli}, a pesar de no estar culminada y requerir de rectificaciones y mejoras considerables, que se estimaba llegarían al monto de doscientos mil pesos^{xlii}. Las consecuencias fueron muy positivas en cuanto a la reducción de fletes a menos de la mitad y a la posibilidad de trasladar maquinarias voluminosas y pesadas para la industria (Arcila, 1961), pero el haber culminado una obra compleja que para muchos parecía imposible desde el punto de vista técnico y económico, fue especialmente importante, pues generó el sentido del triunfo y logro pleno, y un efecto de confianza para el desarrollo de otras carreteras.

Paralelamente a la construcción de la carretera a La Guaira, la Junta Superior continuó el programa de apertura, mejora y conservación de caminos, de acuerdo con los planes trazados en el período anterior, y que dependían básicamente de los recursos propios obtenidos por los contratistas privados en los peajes, razón por la cual estas obras mantuvieron ritmos de ejecución muy lentos y limitados; sin embargo, las normas institucionales^{xliii}, administrativas y técnicas dirigidas a las actuaciones de los privados, establecieron los fundamentos del desarrollo de la red vial provincial^{xliv}.

Bajo estas y otras normas, el camino del Este, en su tramo carretero a Píritu, fue continuado con la inyección de recursos provenientes de un nuevo peaje^{xlv} y se evaluó, tanto el desempeño del contratista del camino del Sur^{xlvi} como la actuación de los alcaldes parroquiales y jefes políticos con relación al abandono de los caminos transversales^{xlvii}. Así mismo, se ratificaron las vías principales, que fueron prolongadas hasta los límites con otras provincias y otras fueron eliminadas^{xlviii}; además, se fijaron derechos de peaje en dos ocasiones^{xlix} ¹, la segunda vez para adecuarse a la nueva carretera a La Guaira.

Sin embargo, la escasez de fondos condujo a que la Diputación aprobase un empréstito por un millón de pesos para finalizar la carretera a La Guaira y el resto se invertiría en la apertura a los caminos a los valles de Aragua y del Tuy, y a la limpieza de los ríos navegables de Barlovento^{li}. El préstamo no se efectuó y hubo que asignar los recursos provenientes del impuesto subsidiario, de los fondos nacionales para vialidad y un préstamo de 45.000 pesos a tres años, otorgado por el Poder Ejecutivo para mejorar la carretera a La Guaira^{lii}, pero estaba previsto que la mayor parte de estos fondos se asignaría a la carretera hacia los valles de Aragua, que en adelante sería el proyecto fundamental de la vialidad provincial^{liiii}; los demás caminos provinciales serían mejorados y mantenidos nuevamente con el producto de los peajes^{liv}. Finalmente, el nombramiento de un ingeniero inspector y director general de obras públicas para la provincia y en especial para las comunicaciones, sería de vital importancia en la siguiente etapa del desarrollo vial de la provincia^{lv}.

La construcción del camino carretero a La Guaira fue un hito en el proceso de construcción territorial de Venezuela desde el punto de vista técnico, económico y administrativo. Las dificultades topográficas y geológicas representaron un inmenso reto que fue superado por un ingeniero recién graduado en la primera institución técnica de la nueva República y que a su vez capacitó a un personal medio y obrero, que fue esencial para la ejecución de la obra. La gerencia

directa de la obra por parte de la Junta Superior de Caminos demostró que era posible administrar obras complejas por parte de gobiernos regionales y, además, se logró superar la escasez de capitales privados y la limitación de fondos regionales, mediante el financiamiento de la mayor parte de la obra desde el erario nacional. Los impedimentos económicos que habían contribuido a paralizar la carretera a La Victoria, fueron superados. La relativa estabilidad política contribuyó a ello. En esta etapa del proceso de construcción vial de la provincia, la administración pública jugó un papel fundamental, en tanto que la empresa privada tuvo una participación discreta en el mantenimiento y la apertura de caminos provinciales.

Proyectos, centralización en materia de vialidad y corrupción administrativa

Esta etapa estuvo marcada por un giro en las políticas viales a partir de la asunción de José Tadeo Monagas al poder. Por una parte, se inició la centralización de las competencias en materia de comunicaciones, la cual había estado a cargo de las diputaciones por mandato constitucional y que en adelante las ejercería el Poder Ejecutivo mediante el nombramiento de nuevas juntas de caminos. La ley de 1847^{lvi}, sus reglamentos de 1847^{lvii} y modificación de 1848^{lviii}, iniciaron un proceso de centralización administrativa que, con un breve intermedio, se mantiene hasta hoy. Por otra parte, la misma Ley y subsiguientes establecieron la prioridad de comunicar las capitales de provincia entre sí, de manera que al esquema colonial de comunicaciones orientadas hacia los puertos, se superpondrían las conexiones entre centros político-administrativos.

Hay que resaltar que en una primera fase de ese período comprendida entre 1847 y 1850, el país estuvo sumido en una crisis económica y política que impidió la ejecución de obras presupuestadas, a excepción de la carretera Valencia-Puerto Cabello, hasta que gradualmente aumentaron los fondos públicos provenientes de las exportaciones y en 1851 se iniciaron nuevos proyectos y se retomaron las obras en la provincia de Caracas. A partir de la Ley de 1847, los recursos que habían fluido anteriormente desde el ámbito nacional a las provincias y que para 1848 representaban 13,76% del presupuesto nacional^{lix}, quedaron en manos del Ejecutivo, de manera que las diputaciones provinciales y las antiguas juntas de caminos contaron únicamente con los fondos provenientes de los peajes para continuar con sus labores de apertura, mantenimiento y ejecución de comunicaciones y con el impuesto subsidiario^{lx}. La Diputación provincial de Caracas ratificó las competencias establecidas en la Constitución sobre comunicaciones^{lxi} y nombró los miembros de la Junta de Caminos; además continuó legislando y modificando constantemente las normas sobre remates e inversión de peajes, caminos transversales y el pago de su impuesto de mantenimiento y la designación de caminos principales y contrataciones, entre otros asuntos. Durante la fase comprendida entre 1847 y 1850, la escasez nacional de recursos fiscales fue un obstáculo para el desarrollo de la carretera a los valles de Aragua, de manera que los ingresos provenientes de los peajes fueron utilizados principalmente en la reparación de la red vial de la provincia.

A diferencia de la fase anterior, la comprendida entre 1851 y 1857 fue de grandes contrastes debido a importantes aportes, pero también se desató el peculado y el desorden administrativo, en medio de una bonanza económica^{lxii} y un déficit fiscal sin precedentes. En primer lugar, se mandó a formar la estadística sobre caminos provinciales, que logró generar una imagen de la realidad del movimiento de mercancías en la provincia^{lxiii}. Así mismo, en 1851, el experimentado ingeniero polaco Alberto Lutowsky, que había estado a cargo del proyecto y la construcción de la carretera entre Valencia y Puerto Cabello, conjuntamente con ingenieros venezolanos, inició los

estudios técnicos de las principales carreteras de Caracas: a los valles de Aragua por las abras de los ríos Guaire y San Pedro, a los valles del Tuy por la quebrada de Maitana; también desarrolló otra alternativa al nuevo rasgo de la carretera de La Guaira y proyectó un puente sobre el Guaire y otro sobre la quebrada Agua de Maíz. Estos proyectos, la compra de equipos, el inicio de las obras y la inspección de las mismas por Lutowsky y el ingeniero Hugh Wilson en 1852, se realizó con los ingresos de los peajes, pero dado que no eran suficientes para proseguir los trabajos con la celeridad requerida, se solicitó a la Junta Nacional de Caminos un auxilio económico que fue otorgado para los caminos del Sur y del Oeste, pero que no se llegó a desembolsar; de hecho, la Junta Nacional de Caminos firmó un contrato para la construcción de la carretera del Sur por el monto de 50.000 pesos, de los cuales solo entregó 2.000^{lxiv}.

La mano de obra para el camino del Sur y las herramientas se trajeron de Europa con recursos provinciales y nacionales, sin embargo, al año siguiente muchos trabajadores abandonaron las construcciones porque fueron contratados por hacendados^{lxv}. De manera que en 1852 continuó la escasez de recursos, paralelamente a la elección de los nuevos miembros de la Diputación provincial, los que a su vez renovaron completamente la Junta de Caminos, cambiaron algunos rematadores de las vías y también a los contratistas de obras de la mayor parte de los caminos provinciales, a favor de adeptos del Gobierno provincial e incrementaron los peajes para aumentar los ingresos que cubrirían las reparaciones y mantenimiento de los caminos^{lxvi}.

Algunas de estas acciones y numerosos cambios en el ordenamiento jurídico provincial produjeron un gran déficit fiscal provincial^{lxvii} y llevaron a la paralización de obras públicas y caminos, a la renuncia del Gobernador y al enjuiciamiento a varios de los diputados provinciales. Al respecto, en 1853 el Gobernador interino recomendó abolir un conjunto de normas^{lxviii}, entre ellas la ordenanza sobre Juntas de Caminos de 1852^{lxix}, prescindir del ingeniero inspector de obras y eliminar la formación de estadística provincial^{lxx}, lo que representó un importante retroceso en el desarrollo vial, pues las obras quedaron sin inspección y no se aplicaron las recomendaciones técnicas realizadas por los ingenieros para mejorar las construcciones que presentaban constantes problemas.

En 1854 se acentuó la crisis, cuando, resultado de la escasez de fondos asignados a la vialidad, algunas de las nuevas normas fueron a su vez derogadas^{lxxi}, entre ellas la solicitud de un empréstito para la construcción de los caminos carreteros^{lxxii}. La abrupta disminución de los ingresos viales de la provincia se debió a la necesidad de rematar varios de los principales peajes en 1853 para poder repararlos, lo cual dejó solo los pocos fondos provenientes de los caminos del Este y del Norte, que en 1854 eran insuficientes para mantener y reparar la extensa red de vías provinciales^{lxxiii}. En contraste con esa realidad, el Legislativo nacional sancionó en 1854 la ley que incrementaba el impuesto subsidiario a 3%^{lxxiv} y la ley que autorizaba al Ejecutivo la firma de contratos de obras públicas^{lxxv}, lo que ahora conduciría en el hecho a la centralización de competencias en materia de obras públicas. Así, se celebraron tres contratos viales con base en la aplicación del impuesto subsidiario, entre ellos la construcción de la carretera a los valles de Aragua que se firmó en 1855 con Augusto Permachán y que modificaba el convenio original realizado en 1854 por la Junta Superior de Caminos, de manera que la obra debía concluirse en cinco años a partir de su inicio, que se produjo ese mismo año^{lxxvi}. Así mismo, se firmaron contratos para la construcción de la carretera del Este y la del Sur, que modificaba el contrato establecido por la Junta Nacional de Caminos en 1852^{lxxvii}.

El mismo año 1855, la memoria de la Junta Provincial de Caminos expresó el deplorable estado de la vialidad debido a la mala construcción por descuido e ignorancia de los contratistas, entre otras causas; también denunció los onerosos contratos para la provincia y provechosos para los contratistas, como los remates del camino del Sur, que no tuvo inversión alguna y del camino del Oeste, así como la lentitud y lenidad de las obras administradas por la Diputación y la malversación de fondos públicos en el caso de la carretera a La Guaira. Recomendó diversas formas de construir y conservar los caminos, como utilizar el método Mac Adam, acudir al capital privado, además de inspeccionar y verificar la observancia de los contratos^{lxxviii}.

En 1856, cuando el Ejecutivo eliminó las atribuciones de las diputaciones provinciales y procedió a nombrar gobernadores, la Junta de Caminos de Caracas fue sustituida por una Junta de Fomento, que debía acatar los mandatos del Ejecutivo y estaba encargada de las obras públicas nacionales, municipales y la promoción de las industrias^{lxxix}. En 1857 se incrementó el impuesto subsidiario al 10%, el que fue dividido entre diversos contratistas para construir las carreteras de los valles de Aragua, del Tuy y de Guarenas y Guatire^{lxxx}. En 1858, José Tadeo Monagas fue depuesto.

CONCLUSIONES PRELIMINARES

La construcción y modernización de la red vial del valle de Caracas entre 1830 y 1858 se fundamentó en la instauración y desarrollo progresivo de instituciones administrativas y técnicas en los ámbitos nacional y regional y en el perfeccionamiento gradual de un marco jurídico a través del cual se formuló y ejecutó un conjunto de políticas que no se lograron concretar en carreteras hasta 1845.

La ausencia de capitales privados llevó al Gobierno provincial a ejercer la administración directa de la primera carretera que tuvo el país, para lo cual fue fundamental la participación económica del Ejecutivo, que estableció fondos nacionales para vialidad y además incrementó gradualmente los impuestos. La participación de los particulares jugó un papel secundario en el desarrollo vial de la provincia durante la mayor parte del período estudiado, hasta que en 1855 pasó a desempeñar un rol central con el inicio de la carretera hacia Aragua como consecuencia del proceso de centralización política ejercido por José Tadeo Monagas en su segundo gobierno.

Esta centralización institucional y el autoritarismo marcarían el rumbo del futuro proceso de desarrollo de obras públicas que se acentuó en el guzmanato, hasta que durante el gobierno de Juan Vicente Gómez se logró la integración de la mayor parte de las redes viales del territorio nacional. Igualmente, las juntas de fomento serían un pilar esencial en el proceso de construcción y supervisión de las obras públicas durante el guzmancismo. Así mismo, partir de 1847 el énfasis en la comunicación de las capitales de provincia entre sí, rompió el esquema colonial que enlazaba a las ciudades político-administrativas y sus zonas productoras con los puertos. Aun con estos aportes, el monagato no logró finalizar ninguna de las carreteras contratadas en la provincia, a pesar del aumento constante de los precios de los productos agrícolas durante siete años, posiblemente debido a la generalizada corrupción administrativa a todos los niveles, a diferencia de los gobiernos conservadores, que mantuvieron desempeños pulcros en la administración de obras públicas, lo que permitió construir la primera carretera nacional. El período comprendido entre 1830 y 1858 sentó los fundamentos institucionales, administrativos y técnicos de la construcción vial del territorio venezolano.

REFERENCIAS

Documentos oficiales

Administrador Principal de Rentas Municipales de la provincia de Caracas. *Memorias*.

Diputación Provincial de Caracas. *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos, 1831-1856*.

Gobernación de la provincia de Caracas. *Memorias*.

Junta de Caminos de la provincia de Caracas. *Memorias, 1851-1852, 1855*.

Secretaría de Interior y Justicia. *Memorias, 1831-1857*.

Fuentes testimoniales

Cajigal, J.M. (1834). *Documentos relativos a la empresa de un camino carretero de Caracas a la villa de La Victoria*. Caracas: Imprenta Damirón y Dopuoy.

Compilaciones

Cuerpo de leyes de la República de Colombia. (1961). Caracas: Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico.

Cuerpo de Leyes, Decretos y resoluciones sancionados por los congresos de Venezuela en los años 1830, 1831, 1832 y 1833. (1833). Caracas: Imprenta de Valentín Espinal.

Leyes y decretos de Venezuela. (1981). Caracas: Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1830-1840, 1841-1850, 1851-1860.

Sociedad Económica de Amigos del País. (1958). *Memorias y estudios*. Caracas: BCV.

Fuentes secundarias

Arcila Farías, E. (1961). *Historia de la ingeniería en Venezuela*. Caracas: Ediciones del Colegio de Ingenieros.

Aróstegui, J. (2001). *La investigación histórica: teoría y método*. Barcelona: Crítica

Martín F., J.J. (1999) El urbanismo como disciplina para la modernización. Caracas 1870-1958. En: *Modelos para desarmar*. Caracas: UCV-CDCH.

Olivar, J.A. (2004). Caminos y carreteras de Venezuela: construcción de la carretera del Este Caracas-Guatire. Caracas: Comala.com

Planchart, M.E. (1979). Los caminos en Venezuela como factor de integración política: 1830-1848. *Politeia*, n° 8.

Topolsky (1992). *Metodología de la historia*. Madrid: Ediciones Cátedra, S.A.

Zawisza, L. (1988). *Arquitectura y obras públicas en la Venezuela del siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República. 3 vols.

Notas

- i Artículo 161, numerales 18 y 19, p. XXXIV. *Cuerpo de leyes, resoluciones y decretos sancionados por los congresos de Venezuela en 1830, 1831 y 1832 (...) Con la Constitución del Estado*. Caracas: Imprenta de Valentín Espinal, 1833.
- ii Decreto de 26 de octubre de 1831. “Estableciendo la Academia de Matemáticas” En: Decretos expedidos por el Ejecutivo de Venezuela desde 1830 hasta 1838. Caracas: Impreso por Georges Corser, 1839.
- iii Resolución de 24 de noviembre de 1832, en AHAN, Carpeta 3º, vol 1º, *Resoluciones aprobadas, 1832*, pº 211.
- iv *Ídem*.
- v Sociedad Económica de Amigos del País. *Memorias y estudios 1829-1839*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1958.
- vi Resolución de 10 de diciembre de 1832, Ob. cit., pº 219.
- vii Acuerdo de 4 de noviembre de 1832, sobre el modo de llevar a cabo obras financiadas con fondos municipales en, “Ordenando el modo de llevar a efecto las obras que se costeen por los fondos provinciales”. En Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas que se hallan vigentes el día 10 de diciembre de 1834. Caracas: Imprenta de A. Damirón, 1834.
- viii Resolución del día 1º de noviembre de 1834 “Ordenando el modo de llevar a efecto las obras que se costeen por los fondos provinciales”. En *Ídem*.
- ix Acuerdo de 5 de noviembre de 1835 “Ordenando a los rematadores de peajes de los caminos principales que conducen a esta capital se les deduzca la mitad de la cuotas correspondientes a los meses de agosto, septiembre y octubre”. En: Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas de 1835, *Ibíd.*, p. 4.
- x Resolución de 16 de noviembre de 1835 “Dividiendo el camino principal del Este que media entre Caracas y Guarenas, y disponiendo de la apertura de uno carretero entre el punto de los dos caminos y el pasaje de Caurimare”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas de 1835*. Imprenta de V. Espinal, 1835. pp. 9-10.
- xi Resolución del día 25 de noviembre de 1834, “Ordenando la continuación de los trabajos en el Camino del Este que salva las direcciones de Píritu y cuesta de Ahuyamas”, en *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas: que se hallan vigentes el día 10 de diciembre de 1834*. Caracas: Imprenta de A. Damirón, 1834, pp. 43-44 y 173.
- xii Resolución de 27 de noviembre de 1833, en AHAN, Carpeta 4º, vol. 1º, *Resoluciones aprobadas, 1832*, pº 253 y 254.
- xiii Resolución del día 25 de noviembre de 1834, “Ordenando la continuación de los trabajos en el Camino del Este que salva las direcciones de Píritu y cuesta de Ahuyamas”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas: que se hallan vigentes el día 10 de diciembre de 1834*. Caracas: Imprenta de A. Damirón, 1834, pp. 43-44 y 173
- xiv Resolución del día 4 de diciembre de 1834 “Mandando abrir una pica para un camino carretero que conduzca de Caracas a Charallave” en, *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la diputación Provincial de Caracas: que se hallan vigentes el día 10 de diciembre de 1834*, Ob. cit., pp. 85-86 y 173.
- xv Resolución de 11 de diciembre de 1835 “Concediendo privilegio por diez años al Sr. José Roque Pinto para el cobro del peaje y composición del camino del Sur”. En: Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la diputación Provincial de Caracas de 1835, Ob. cit., pp. 69-74.
- xvi Documentos relativos a la empresa de un camino carretero de Caracas a la villa de La Victoria. Caracas: Imprenta Damirón y Dupouy, 1834.
- xvii Resolución del día 25 de noviembre de 1834 “Concediendo el privilegio exclusivo a la Sociedad empresaria del camino que se construye de esta capital a la Villa de La Victoria”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas que se hallan vigentes el día 10 de diciembre de 1834*. Caracas: Imprenta Damirón, 1834, pp. 37-42.
- xviii Decreto del 15 de abril de 1834 “Auxiliando a la empresa del camino carretero de Caracas á La Victoria”. En: *Leyes y decretos de Venezuela, 1830-1840*. Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1982.
- xix Presupuestos de 1835 a 1836 y presupuestos de 1836 a 1837, en *Leyes y decretos de Venezuela, 1830-1840*, Ob. cit.
- xx Acuerdo de 1º de diciembre de 1835 “Mandando colocar en el presupuesto de gastos para el año de 1836 el dividendo que dejó de percibir en el presente la Sociedad Empresaria del camino de La Victoria, y fijando un nuevo término para la continuación de los trabajos”. En: Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas de 1835, Ob. cit., pp. 41-42.
- xxi Planchart, M.E. “Los caminos en Venezuela como factor de integración política: 1830-1848”. *Politeia*, nº 8, 1978.
- xxii Decreto de 25 de abril de 1835 “Estableciendo un impuesto subsidiario sobre la importación destinado a la apertura de Caminos”. En: *Leyes y decretos de Venezuela, 1830-1840*. Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1982.
- xxiii Ordenanza de 29 de noviembre de 1836, “Estableciendo Juntas de Caminos” y Acuerdo de 30 de noviembre de 1836 “Nombrando a los miembros que han de componer la junta superior de caminos”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en su reunión constitucional de 1836*. Imprenta de Valentín Espinal, 1837, pp. 23-27 y 34.
- xxiv Acuerdo de 2 de diciembre de 1836 “Ordenando la apertura de una senda que conduzca al puerto de La Guaira por la pica de Amaro Pérez”, *Ibíd.*, pp. 47-48.
- xxv *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en su reunión constitucional de 1836*. Ob. cit., p. 103.
- xxvi *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas que se hallan vigentes para el 9 de diciembre de 1837*. Caracas: Imprenta de V. Espinal, 1838, p. 253.
- xxvii Acuerdo de 9 de diciembre de 1837 “Ordenando a la Junta Superior de Caminos que en la prosecución de los trabajos por la senda de Amaro Pérez se rectifique la nivelación por otra vía”, *Ibíd.*, p. 257.

- xxviii Resolución de 30 de noviembre de 1837 “Autorizando á la Junta Superior De Caminos para contratar la apertura de un camino carretero que conduzca de la capital al puerto de La Guaira”. *Ibíd.*, pp. 189-192.
- xxix Resolución de 10 de diciembre de 1838 “Estableciendo un peaje en la senda de Amaro Pérez, que va a La Guaira”. *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en su reunión ordinaria de 1838*. Caracas: Imprenta de Tomás Antero, 1838, p. 74.
- xxx Acuerdo de 27 de noviembre de 1839 “Reiterando al Gobernador de la provincia el contenido de las comunicaciones que se le dirigieron en 17 de noviembre y 3 de diciembre del año próximo pasado, sobre el camino de La Guaira por la senda de Amaro Pérez”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en sus reuniones ordinarias de 1838 y 1839*. Caracas: Imp. por George Corser, 1839, pp. 79-80.
- xxxi Resolución de 30 de noviembre de 1839 “Autorizando al Ciudadano Esclarecido José Antonio Páez para contratar la apertura de un camino carretero que conduzca de esta ciudad al puerto de La Guaira”, *Ibíd.*, pp. 81-82.
- xxxii Decreto de 6 de mayo de 1839 “Reformando el de 1835 N° 196 que establece un impuesto subsidiario sobre la importación destinado a la apertura de caminos”. En: *Leyes y Ddecretos de Venezuela*, Ob. cit., vol. I, p. 536.
- xxxiii Memoria del Administrador principal de rentas municipales de la provincia de Caracas presentada a la H. Diputación provincial en su reunión de 1840. Caracas: Imprenta de V. Espinal, por C. Camacho, 1840.
- xxxiv Memoria del Administrador principal de rentas municipales de la provincia de Caracas presentada a la H. Diputación provincial en su reunión de 1841. Caracas: Imprenta de V. Espinal, 1841.
- xxxv Memoria del Administrador principal de rentas municipales de la provincia de Caracas presentada a la H. Diputación provincial en su reunión de 1843. Caracas: Imp. por George Corser, 1843.
- xxxvi Ley de 2 de mayo de 1842 destinando fondos para la apertura y mejora de las vías de comunicación. En: *Leyes y decretos de Venezuela*, Ob. cit., t. 2, pp. 109-111.
- xxxvii Acuerdo de 8 de noviembre de 1842 “Apropiando fondos para la continuación de los trabajos del camino carretero a La Guaira”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos expedidos por la H. Diputación provincial de Caracas en 1842*. Caracas: Imp. por George Corser. 1842.
- xxxviii Resolución de 10 de diciembre de 1842 “Autorizando a la Junta Superior de Caminos para contratar un empréstito con el Banco Nacional”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos expedidos por la H. Diputación provincial de Caracas en 1842*. Ídem.
- xxxix Resolución de 10 de diciembre de 1842 “Asignando 84.000 pesos para la continuación del camino de La Guaira en el año 1843”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos expedidos por la H. Diputación Pprovincial de Caracas en 1842*. Ídem.
- xl Acuerdo de 2 de diciembre de 1844 “Autorizando la recaudación del peaje del camino de La Guaira por la nueva senda que conduce a dicho puerto”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la H. Diputación provincial de Caracas expedidos en 1844*. Caracas: Imp. por George Corser, 1844.
- xli *Exposición que dirige al Congreso de Venezuela en 1846 el Secretario de lo Interior y Justicia*. Caracas: Imprenta de Valentín Espinal.
- xlii Ordenanza de 6 de diciembre de 1845 “Autorizando al Gobernador de la provincia a contratar un empréstito para perfeccionar y mejorar las vías de comunicación”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos expedidas por la H. Diputación provincial de Caracas en 1845*. Caracas: Imp. por George Corser, 1845.
- xliiii Ordenanza de 20 de noviembre de 1844 “Que reforma la de 29 de noviembre de 1836 sobre juntas de caminos”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la H. Diputación provincial de Caracas expedidos en 1844*. Caracas: Imp. por George Corser, 1844.
- xliv Resolución de 1° de diciembre de 1838, pp. 45-47 “Autorizando a la Junta Superior Dde Caminos para hacer contratas sobre la apertura, mejora y conservación de los de la provincia”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en su reunión ordinaria de 1838*. Caracas: Imprenta de Tomás Antero, 1838.
- xlv Resolución de 7 de diciembre de 1838 “Estableciendo un peaje en el camino a Guarenas”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en su reunión ordinaria de 1838*. Ídem.
- xlvi Acuerdo de 11 de noviembre de 1839 “Sobre el camino del Sur contratado con el señor Pedro Bofil”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en sus reuniones ordinarias de 1838 y 1839*. Caracas: Imp. por George Corser, 1839.
- xlvii Acuerdo de 3 de diciembre de 1838 “Sobre el mal estado en que se encuentran los caminos transversales de la provincia y prevenciones para su reparación”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en su reunión ordinaria de 1838*. Ob. cit.
- xlviii Ordenanza de 9 de noviembre de 1840, pp. 4-6 “Designando los caminos principales de la provincia”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en su reunión ordinaria de 1840*. Caracas: Imprenta de George Corser, 1841.
- xlix Ordenanza de 30 de noviembre de 1843 “Fijando los derechos de peaje en los caminos principales de la provincia”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos expedidos por la H. Diputación provincial de Caracas en 1843*. Caracas: Imp. por George Corser, 1843.
- l Ordenanza de 2 de diciembre de 1845 “Que reforma la de 4 de Ddiciembre de 1843, fijando los derechos de peaje” en *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos expedidos por la H. Diputación provincial de Caracas en 1845*. Caracas: Imp. por George Corser, 1845.

- li Ordenanza de 6 de diciembre de 1845 “Autorizando al Gobernador de la provincia a contratar un empréstito para perfeccionar y mejorar las vías de comunicación”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos expedidas por la H. Diputación provincial de Caracas en 1845*. Ob. cit.
- lii Decreto de 1º de mayo de 1846 “auxiliando á la provincia de Carácas con 45.000 pesos para el camino carretero de esta ciudad á La Guaira”. En: *Leyes y Ddecretos de Venezuela 1841-1850*. Caracas: Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1981.
- liii Ordenanza de 10 de diciembre de 1846 “Designando los caminos en que deben invertirse las asignaciones nacionales para mejorar las vías de comunicación en la provincia”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas vigentes el día 10 de diciembre de 1846*. Caracas: Imp. por George Corser, 1847.
- liv Ordenanza de 5 de diciembre de 1846 “Apropiando a la mejora y conservación de los caminos el producto de los peajes”. En: Ídem.
- lv Ordenanza de 10 de diciembre de 1846 “Creando un ingeniero inspector, director de obras públicas de la provincia”. En: Ídem.
- lvi Ley de 10 de mayo de 1847 que reforma la N° 543 sobre apertura y mejora de caminos, y da intervención en la materia al Poder Ejecutivo.
- lvii Decreto de 25 de agosto de 1847 “Mandando establecer Juntas de caminos”; Resoluciones de 15 y 18 de Ooctubre de 1847 en *Exposición que dirige al Congreso de Venezuela en 1848 el Secretario del Interior y Justicia*. Caracas: Imprenta de Fortunato Corvaia.
- lviii Decreto de 1º de agosto de 1848 sobre “Juntas de caminos”. En: *Exposición que dirige al Congreso de Venezuela en 1850 el Secretario del Interior y Justicia*. Caracas: Imprenta de Fortunato Corvaia.
- lix Decreto de 19 de mayo. Presupuestos de 1847 á 1848. En: *Leyes y decretos de Venezuela*, Ob. cit.
- lx Memoria que dirige a la Honorable Diputación provincial en su décima octava reunión constitucional el Gobernador de la Provincia de Caracas en 1848. Caracas: Imprenta “El Patriota” por J.J. Castro, 1848, p. 9.
- lxi Ordenanza de 23 de noviembre de 1849, pp. 8-13 “Sobre caminos”. *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la honorable Diputación provincial de Caracas expedidos en 1849*. Caracas: Imp. por Andrés A. Figuera. 1849.
- lxii Ver presupuestos de gasto público entre 1850 y 1856 en *Lyes y Decretos de Venezuela*, Ob. cit.
- lxiii Acuerdo N°5 de 27 de noviembre de 1850, p. 58 “Recomendando a la Junta de Caminos la adquisición y formación metódica de la estadística de los caminos”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la H. Diputación provincial de Caracas expedidos en 1850*. Caracas: Imprenta de Mariano de Briceño, 1851.
- lxiv *Exposición que dirige en 1856 al Congreso de Venezuela el Secretario de Interior y Justicia*. Caracas: Imprenta y Litografía Republicana de Fabricio Madrid, 1856.
- lxv Memoria que presenta a la H. Diputación provincial de Caracas en 1851, la Junta de Caminos de la Proviincia de Caracas. Caracas: Oficinas tipográficas de Briceño y Campbell, 1851 y Memoria que presenta a la H. Diputación provincial de Caracas en 1852, la Junta de Caminos de la Proviincia de Caracas. Caracas: Imprenta de Félix Esteban Bigotte, 1852.
- lxvi Ordenanzas, resoluciones y Aacuerdos de la honorable Diputación provincial de Caracas en 1852. Caracas. Oficinas tipográficas de Briceño y Campbell, 1852.
- lxvii *Exposición que dirige al Congreso de Venezuela en 1854 el Secretario del Interior y Justicia*. Caracas: Imprenta Republicana de Eduardo Ortiz.
- lxviii Memoria que dirige a la H. Diputación provincial el Gobernador Interino de la Provincia de Caracas en 1853. Caracas: Imprenta del Teatro del Legislador, 1853.
- lxix Ordenanza de 16 de noviembre de 1852, pp. 3-7 “Constituyendo la Junta de caminos de la provincia”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la honorable Diputación provincial de Caracas en 1852*. Caracas. Oficinas tipográficas de Briceño y Campbell, 1852.
- lxx Acuerdo de 14 de noviembre de 1853 “Mandando suspender la continuación de las estadísticas en los caminos de esta ciudad”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en 1853*. Caracas. Imprenta de Jesús M. Soriano, 1853.
- lxxi *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en 1854*. Caracas: Imprenta de Ramón Alcalde Piña.
- lxxii Resolución de 9 de diciembre de 1854 “Derogatoria de la que autorizaba a la junta de caminos para contratar un empréstito”. En: *Ordenanzas, resoluciones y acuerdos de la Diputación provincial de Caracas en 1854*. Caracas: Imprenta de Ramón Alcalde Piña.
- lxxiii Memoria que dirige a la H. Diputación provincial de Caracas el Gobernador Interino de la provincia de Caracas en 1855. Caracas: Imprenta de Vicente Manzo.
- lxxiv Decreto de 28 de abril de 1854 “Sobre impuesto subsidiario destinado á la apertura de caminos”. En: *Leyes y decretos de Venezuela*, Ob. cit.
- lxxv Ley de 13 de mayo de 1854 “Autorizando al Poder Ejecutivo para celebrar contratos sobre navegación y otras obras de utilidad pública”. En: *Leyes y decretos de Venezuela*, Ob. cit.
- lxxvi Resolución de 15 de junio de 1855 “Modifica el contrato original para la construcción de la carretera a los valles de Aragua” en *Exposición que dirige en 1856 al Congreso de Venezuela el Secretario de Interior y Justicia*. Ob. cit.
- lxxvii Ídem.

-
- lxxviii *Memoria que presenta a la H. Diputación provincial en 1855 la Junta Superior de Caminos de la Provincia*. Caracas: Imprenta de Vicente Manzo, 1855.
- lxxix Resolución ejecutiva de 10 de octubre de 1856 creando una “Junta de Fomento” en esta capital en *Exposición que dirige al Congreso de Venezuela en 1857 el Secretario de Interior y Justicia*. Caracas: Imprenta de Jesús María Soriano, 1857.
- lxxx Decreto de 25 de mayo de 1857 sobre el “impuesto subsidiario”. En: *Leyes y decretos de Venezuela*, Ob. cit., y Resolución de 14 de julio de 1857 “Sobre distribución del impuesto subsidiario. En: Informe al Congreso de 1858 sobre el estado del Departamento de *Interior y Justicia por el Secretario de esos ramos*. Caracas: Imprenta de Jesús María Soriano, 1858, doc N° 9, 10 y 12.