

Presupuestos y obras públicas en la república temprana: un comienzo moderado

Izaskun Landa

Área de Estudios Urbanos. Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva. FAU UCV.
izaskunlanda@gmail.com

Resumen

Entre 1830 y 1858, los gobiernos de la república temprana de Venezuela establecieron por primera vez los presupuestos nacionales y regionales con base en los programas prioritarios aprobados por el Congreso Nacional y las diputaciones provinciales, todos los cuales abarcaron el ramo de obras públicas. La finalidad de esta investigación es presentar las características de los presupuestos de obras públicas nacionales y de la provincia de Caracas, la de mayor importancia económica y demográfica en el país. Este ensayo de historia territorial emplea el método histórico, y se fundamenta en fuentes documentales no testimoniales de origen jurídico que proceden de las administraciones nacional, provincial y local del siglo XIX, y en referencias bibliográficas. Los resultados de la investigación indican que: 1. Los presupuestos nacionales y provinciales fueron un factor modernizador de la administración pública nacional y provincial con respecto a la etapa colonial, aunque en el ámbito nacional, no hubo partidas presupuestarias específicas para el ramo de las obras públicas; 2. La proporción asignada para obras públicas fue muy inferior a las del gasto corriente, el militar y la deuda pública; 3. Dentro de las obras públicas nacionales, la vialidad abarcó la mayor parte del presupuesto, seguida muy de lejos por los templos y puertos; 4. En la provincia de Caracas, la principal partida de obras públicas también fue la de vialidad, escoltada por las de calles y cárceles. Los presupuestos de Venezuela y de la provincia de Caracas muestran que la prioridad del gasto público de inversión fue la vialidad. En el ámbito nacional, los presupuestos de obras públicas en general y de vialidad en particular durante este lapso, reflejaron moderación dentro del proceso de ejecución de los programas de construcción del siglo XIX, que serían incrementados por gobiernos venideros, principalmente desde la creación del Ministerio de Obras Públicas.

Palabras clave: Historia y patrimonio; presupuestos, obras públicas, Venezuela, Provincia de Caracas, república temprana.

Introducción

El objetivo de esta investigación es conocer las características y evolución de los presupuestos de obras públicas nacionales y de la provincia de Caracas entre 1830 y 1858, etapa que forma parte del período denominado por historiadores e investigadores como “república temprana”.¹ Se ha seleccionado esta fase debido a que las principales obras de historiografía urbana venezolana no han estudiado los presupuestos de ese lapso; de hecho, la mayor parte de ellas, los mencionan a partir del gobierno de Antonio Guzmán Blanco; aunque desde el campo de la economía, Aizpurua (1997) ha presentado las partidas presupuestarias para ese periodo. Este ensayo es una versión parcialmente modificada de un aparte escrito en la tesis doctoral de la autora, actualmente en etapa de revisión final.

Los diversos presupuestos de una nación son los instrumentos administrativos esenciales de asignación de recursos fiscales para implementar y ejecutar los planes y programas trazados por los gobiernos (Aguilar, 2012). Ellos muestran las prioridades e importancia otorgada a las distintas partidas del gasto público, entre las que se encuentran las obras públicas. Esta herramienta administrativa comenzó a implementarse a nivel nacional desde la creación de la República de Venezuela en 1830, a diferencia de lo ocurrido durante el mandato colonial, y trazó el rumbo de las administraciones por venir. Su caracterización se fundamenta en dos aspectos: los ciclos de expansión y contracción del gasto fiscal con respecto a la Producto Interno Bruto (en adelante citado como PIB) y principalmente mediante la composición de las partidas presupuestarias. Los presupuestos aprobados en los diversos ámbitos gubernamentales, además del ordenamiento jurídico, fueron el resultado de la aplicación de programas progresistas (Almandoz, 2013) dentro de un contexto con predominio del pensamiento liberal moderado en lo político (Raynero, 2014) y económico (Acosta, 1989); y de implantación de un sistema político republicano y democrático, con división de poderes autónomos. En ese régimen de gobierno, los diputados elegidos al Congreso nacional discutieron y aprobaron leyes y presupuestos, entre las cuales se encontraban las obras públicas nacionales dentro de la partida de Interior y Justicia; así también, los diputados de la legislatura provincial de Caracas realizaron lo propio.

Estos presupuestos fueron el resultado directo de los programas nacionales y provinciales prioritarios, aunque también estuvieron sujetos a las vicisitudes políticas y militares, entre ellas las asonadas y revueltas que indujeron al incremento de las partidas militares en detrimento de otras. En el ramo de las obras públicas destaca la vialidad, una prioridad fundamental en el desempeño económico nacional para los productores de café y cacao, debido a que el traslado de las mercancías a los puertos a través de los precarios caminos de recuas era muy lento, dificultoso y elevaba considerablemente los fletes de

¹ La república temprana y la Primera República son denominaciones historiográficas distintas. La primera abarca la etapa comprendida entre 1830 y 1870. La segunda comprende el periodo ocurrido entre el 19 de abril de 1810, cuando siete provincias de la Capitanía General de Venezuela declararon la independencia y el 30 de julio de 1812, año en el que la corona española recupera el poder militar y político en gran parte del territorio.

transporte (Sociedad Económica de Amigos del País, 1958), poniendo a los agricultores y ganaderos nacionales en desventaja con respecto a productores de otros países. Así también, se encontraban otros rubros de menor importancia presupuestaria que los de la construcción, como la educación a todos los niveles y los hospitales, entre muchos más.

Los presupuestos de obras públicas en la Venezuela republicana temprana

La presente investigación se fundamenta en el método de la historia, que está sustentado en el empleo de fuentes primarias y secundarias. Las fuentes primarias consultadas son de origen jurídico y seriales, como los presupuestos nacionales y provinciales, y las memorias de los administradores de rentas provinciales publicadas en ese mismo periodo de la temprana república. Las fuentes secundarias son libros o artículos publicados posteriormente al lapso en estudio. Las fuentes de la investigación se consultaron en bibliotecas y repositorios, como la sala de Publicaciones Oficiales de la Biblioteca Central de la UCV; las salas de Publicaciones Oficiales, Arcaya y Hemeroteca de la Biblioteca Nacional, la Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia y el Archivo Histórico de la Asamblea Nacional, donde se encuentran depositados todos los documentos seriales publicados originalmente, y los manuscritos. Los documentos están referidos a los cuerpos de leyes y las recopilaciones del ámbito nacional; al ordenamiento jurídico emitido en el ámbito regional; a las memorias de los administradores de rentas municipales y al mercado de precios de la sal publicado en diarios provinciales, cuya venta fue empleada para construir determinadas obras. Sin embargo, hubo ciertas limitaciones como el cierre de las bibliotecas por diversos motivos y en diferentes ocasiones, pero no por ausencia de documentación original. Debe mencionarse que el sistema (autor, fecha) no se ajusta al empleado comúnmente por los historiadores.

Este segmento está estructurado en tres partes, la primera trata sobre los presupuestos nacionales y el peso específico de las obras públicas en ellos; el segundo se refiere a las diversas partidas presupuestarias de obras públicas nacionales y el tercero aborda el caso de la provincia de Caracas, la de mayor importancia económica y demográfica entre 1830 y 1858.

Las obras públicas en los presupuestos nacionales

El lapso de la temprana república vivió cambios en la Hacienda y en la composición del gasto público con relación a los periodos colonial y colombiano, dado que las élites gobernantes tuvieron otras prioridades y programas distintos. En este sentido, se crearon nuevas instituciones políticas y de administración pública como la Tesorería Nacional, que en la fase de gobiernos paecistas y durante un lapso de crecientes ingresos fiscales, estableció un gasto público eficiente y disciplinado, aunque en el periodo monaguista los desembolsos se acrecentaron y se elevó el déficit fiscal.

El incremento general en los ingresos de la nación durante la temprana república, con dos breves lapsos de decrecimiento, se manifestó en la expansión general del gasto del Estado y, al respecto, Carrillo Batalla (2001, pp. 371-372) distingue una fase de

incremento entre el tres (3%) y el ocho por ciento (8%), una breve coyuntura de contracción al dos (2%) entre 1848 y 1850 a comienzos del mandato monaguista, y una etapa final caracterizada por la expansión del gasto fiscal que medió el (12%) del PIB en un contexto de modesto crecimiento económico del uno y medio por ciento (1,57%), de tal modo que los gastos fueron superiores a los ingresos. Deben destacarse eventos que incrementaron la deuda pública interna, como la sanción de la nueva Ley de Espera y Quita de 1849 conducente a la conversión de la deuda privada en pública; a la abolición de la esclavitud, cuyos costos fueron asumidos por el Estado; y al aumento de los gastos militares debido a los alzamientos en contra de los gobiernos de los Monagas (Aizpurua, 1997).

En cuanto a la composición del gasto público, se pueden observar ciertas diferencias con respecto al periodo colombiano y al colonial. Así, durante el mandato colonial el gasto registrado en la Caja Real de Caracas entre 1751 y 1808 fue principalmente dedicado al estamento militar con cuarenta y cinco por ciento (45%), la burocracia ocupaba el treinta y seis por ciento (36%) y las remisiones a la metrópoli alcanzaron el once por ciento (11%) (Pinto, 2017; p. 173). En el periodo colombiano la Tesorería Departamental de Caracas dio prioridad al gasto administrativo, con un sesenta y cuatro por ciento (64%) del total, el componente militar absorbió el veintisiete por ciento (27%) y el crédito obtuvo el nueve por ciento (9%) (Pinto, 2017; p. 182). Durante la temprana república hubo superioridad de la partida dedicada a cubrir el aparato de la administración pública, con el cuarenta y uno por ciento (41%), luego estaba el sector militar con el treinta y dos por ciento (32%); le siguió el pago de la deuda pública con un diecinueve por ciento (19%); después se encontraban las partidas dedicadas a la inversión en obras públicas cuyo promedio fue del siete con siete por ciento (7,7%), el resto se asignó a lo eclesiástico y a gastos de educación media y superior. La deuda y los gastos militares en conjunto casi siempre superaron la mitad del presupuesto de la administración central y en ocasiones llegaron al 60% del mismo (Tabla 1). La cifra anterior para obras públicas, establecida mediante una detallada investigación, supera en casi dos puntos la presentada por Aizpurua (1997, pp. 649 y 651), quien establece un promedio de casi el seis por ciento (5,92%) para ese ramo.

El incremento del componente militar en los presupuestos nacionales con relación a la fase colombiana fue en parte la consecuencia de las insurrecciones de ese periodo, no obstante, las altas partidas para guerra y seguridad no fueron exclusivas de Venezuela, ya que los países latinoamericanos mantuvieron altos presupuestos militares antes del último tercio del siglo XIX (Carmagnani, 2016). Sin embargo, a partir de 1870 algunos de estos países, entre ellos Venezuela, disminuyeron la partida militar e incrementaron la inversión en infraestructuras.

Si bien estas cifras señalan la importancia de lo militar, en el segundo tercio del siglo XIX hubo una evolución importante de la proporción entre las diversas partidas del presupuesto nacional. Durante los primeros años de gobierno, el gasto militar por sí sólo abarcó más de la mitad del presupuesto y osciló entre el 55% en 1830-31 y el 50,36% en 1835-36, con un pico del 57% en 1832-33. No obstante, a partir de 1837, y a medida que los ingresos fiscales se incrementaban, el gasto de guerra y marina tendió a descender en

términos relativos hasta promediar un 23% en el primer lustro de la década de los cuarenta, lo cual se reflejó también en cifras absolutas. Luego subió al 25%, pero a partir de 1847, durante la turbulenta década de los Monagas, esta partida se acrecentó constantemente hasta alcanzar el 34% en el año fiscal de 1858-59, lo cual en cifras absolutas representó más de un millón trescientos treinta mil pesos (Tabla 1). Los gobiernos republicanos, particularmente los paecistas, redujeron paulatinamente la importancia del componente militar en la medida que se fue desmantelando el aparato de la guerra de independencia y se fue elevando la deuda pública.

Tabla 1: Presupuestos nacionales discriminados por partidas. (Autoría propia).

Año Fiscal	Obras civiles	%	Obras militares	Total obras	%	Deuda pública	%	Guerra y Marina	%	Total nacional
1831-1832		0,00	6.000,00	6.000,00	0,51			651.690,65	55,60	1.172.105,25
1832-1833	0,00	0,00	12.000,00	12.000,00	0,99			689.921,44	57,06	1.209.203,21
1833-1834	6.500,00	0,45	27.000,00	33.500,00	2,34	260.000,00	18,17	711.634,25	49,73	1.430.866,15
1834-1835	17.255,21	1,24	25.000,00	42.255,21	3,03	125.000,00	8,97	706.062,66	50,64	1.394.265,47
1835-1836	16.500,00	1,15	25.000,00	41.500,00	2,89	125.000,00	8,70	723.295,26	50,36	1.436.244,48
1836-1837	30.311,27	2,00	25.000,00	55.311,27	3,65	120.000,00	7,92	704.932,26	46,54	1.514.666,16
1837-1838	25.820,87	1,46	35.000,00	60.820,87	3,45	210.000,00	11,91	795.665,47	45,11	1.763.649,51
1838-1839	21.097,73	1,66	6.000,00	27.097,73	2,14	210.000,00	16,55	442.799,32	34,90	1.268.597,41
1839-1840	51.342,98	3,81	24.000,00	75.342,98	5,59	233.236,95	17,32	554.402,01	41,17	1.346.740,11
1840-1841	101.854,45	6,32	24.000,00	125.854,45	7,81	210.000,00	13,04	608.908,19	37,80	1.610.960,58
1841-1842	107.279,07	4,01	10.000,00	117.279,07	4,39	420.000,00	15,72	593.090,78	22,20	2.672.115,70
1842-1843	264.116,31	9,63	20.000,00	284.116,31	10,36	420.000,00	15,31	586.175,43	21,37	2.742.645,99
1843-1844	247.249,95	9,59	20.000,00	267.249,95	10,36	420.000,00	16,28	604.758,98	23,45	2.579.211,98
1844-1845	239.795,92	8,83	20.000,00	259.795,92	9,56	400.000,00	14,72	597.473,18	21,99	2.716.956,25
1845-1846	277.715,12	10,57	12.000,00	289.715,12	11,02	422.850,00	16,09	635.635,69	24,19	2.628.098,72
1846-1847	291.593,39	9,97	12.000,00	303.593,39	10,38	422.850,00	14,46	666.650,77	22,80	2.923.455,32
1847-1848	276.646,98	8,88	16.000,00	292.646,98	9,39	501.443,21	16,09	795.094,88	25,51	3.116.880,78
1848-1849	219.214,84	8,40	10.000,00	229.214,84	8,78	530.036,42	20,31	713.444,36	27,34	2.609.531,58
1849-1850	220.097,03	10,60	17.000,00	237.097,03	11,42	452.345,68	21,79	596.103,44	28,71	2.076.203,42
1850-1851	91.513,02	4,80	16.000,00	107.513,02	5,64	467.906,33	24,52	607.744,63	31,85	1.907.876,44
1851-1852	240.709,78	8,95	26.000,00	266.709,78	9,92	500.000,00	18,60	770.034,37	28,64	2.688.890,16
1852-1853	226.403,47	6,69	16.000,00	242.403,47	7,16	923.903,44	27,30	897.450,81	26,52	3.384.396,01
1853-1854	257.757,88	7,27	26.000,00	283.757,88	8,00	784.656,17	22,12	1.126.400,30	31,76	3.547.140,86
1854-1855	297.289,38	6,20	30.000,00	327.289,38	6,83	1.285.971,31	26,84	1.598.029,40	33,35	4.791.928,29
1855-1856	239.612,64	7,17	0,00	239.612,64	7,17	761.464,53	22,78	1.228.031,61	36,74	3.342.490,04
1856-1857	428.558,90	10,65	40.000,00	468.558,90	11,65	1.200.000,00	29,83	1.131.107,64	28,12	4.022.249,14
1857-1858	331.169,08	8,41		331.169,08	8,41	1.000.000,00	25,39	1.261.213,80	32,02	3.939.309,01
1858-1859	334.630,33	8,55		334.630,33	8,55	850.000,00	21,71	1.331.889,20	34,02	3.915.083,22
Subtotal	4.862.035,60	6,97	500.000,00	5.362.035,60	7,69	13.256.664,04	19,01	22.329.640,78	32,01	69.751.761,24
P. Caracas				902.441,85						5.081.150,36
Total				6.264.477,45	8,37					74.832.911,60

Fuentes: Presupuestos nacionales, memorias de la Secretaría de Hacienda, Informe del Secretario de Interior y Justicia de 1858 y leyes y decretos varios

También se puede apreciar que durante el segundo tercio del siglo XIX, el pago del crédito público absorbió entre el 8% y el 30% de los recursos presupuestados y, a medida que los ingresos fiscales del Estado se incrementaban, la deuda también aumentaba; de manera que este fue otro de los componentes fundamentales de los presupuestos de la nación. En cuanto a las obras públicas, los presupuestos nacionales muestran una evolución ascendente de la participación de la construcción de estructuras e infraestructuras en el gasto público nacional. Así, en 1831, el «Presupuesto de gastos

públicos...» sólo asignó el mantenimiento de las fortificaciones militares (*Cuerpo de leyes de Venezuela*, 1851; pp, 112-114), que representó el medio por ciento (0,5%) del total nacional; luego, entre 1842 y 1847, el porcentaje del presupuesto asignado a las construcciones públicas no bajó del diez por ciento (10%). Posteriormente, en las administraciones de los hermanos Monagas, fluctuó y tendió a descender en términos relativos, aunque en dos ocasiones superó el once por ciento (11%) del total nacional (Tabla 1).

En general, la evolución de los presupuestos durante la república temprana, tendió a disminuir las partidas militares y a incrementar principalmente la deuda y levemente las obras públicas. Este cambio indica la necesidad de construir infraestructuras y edificios. No obstante, la alta proporción de las partidas castrenses muestra el poder militar sobre los grupos civiles de esa sociedad.

Las partidas presupuestarias de las obras públicas nacionales

Las obras públicas fueron uno de los componentes fundamentales en el proceso de modernización y logro de la prosperidad de la Venezuela republicana, y tuvieron una diferencia fundamental con respecto al régimen colonial, dedicado a las fortificaciones militares. Aunque el promedio aproximado de los presupuestos nacionales de obras públicas durante el segundo tercio del siglo XIX fue mayor al siete por ciento (7,7%) y superior al ocho por ciento (8,37%) si se incluye a la provincia de Caracas, sus efectos produjeron valiosos beneficios para toda la economía nacional y particularmente para el centro del país.

La importancia general de esas partidas nacionales dedicadas a las obras públicas, aunque relativamente bajas, radica en su creación dentro de las finanzas públicas, dentro de la cartera de Interior y Justicia. Asimismo, por primera vez, un parlamento nacional debatía sobre esa materia y sancionaba un conjunto de leyes y reglamentos que establecían los lineamientos fiscales en esa y otras materias. En el plano de los programas económicos, es de destacar que al haberse identificado con la doctrina económica liberal, la élite venezolana asumió sus principios, como los referidos por Adam Smith al papel del Estado en materia de comunicaciones y construcción vial, a fin de facilitar la producción y el comercio, necesidad imperante para los productores nacionales.

Dentro del conjunto presupuestario de las obras públicas nacionales, la vialidad y los puertos fueron los principales beneficiarios, ya que en su conjunto llegaron a representar el setenta y cinco por ciento (75%) de todas las asignaciones para la construcción pública (Tabla 2). Desde 1834, los gastos para vialidad tuvieron partidas específicas establecidas en los presupuestos nacionales, aunque estas se hicieron importantes y constantes a partir de 1842, cuando la ley de 2 de mayo estableció la cantidad anual de ciento sesenta mil (160.000 \$) pesos para la construcción de caminos carreteros y mejoras viales en el país (*Cuerpo de leyes de Venezuela*, 1851; pp. 513-514).

Prontamente, en 1834 se creó un impuesto especial que fue aplicado a Puerto Cabello (*Cuerpo de leyes de Venezuela*, 1851; pp. 153) 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, el 25 de abril de 1835, se le denominó impuesto “subsidiario” siendo aumentado al uno por ciento (1%) y extendido 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%) (*Cuerpo de leyes de Venezuela*, 1851; pp. 405-406); posteriormente, el 28 de abril de 1854, se aumentó la partida del puerto de La Guaira al tres por ciento (3%) (*Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*, 1874; Vol. III, pp. 162-163). 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 (Tabla 2).

Tabla 2: Presupuestos de obras públicas nacionales discriminados por tipo de construcción. (Autoría propia).

Año fiscal	Impuesto subsidiario	%	Templos	%	Edificios	%	Caminos	%	Puertos	%	Obras civiles	Obras Militares	%	Total obras públicas	
1831-1832												6.000,00	#####	6.000,00	
1832-1833												12.000,00	#####	12.000,00	
1833-1834			1.500,00	4,48	5.000,00	14,93					6.500,00		27.000,00	80,60	33.500,00
1834-1835	755,21	1,79	1.500,00	3,55	5.000,00	11,83	10.000,00	23,67			17.255,21		25.000,00	59,16	42.255,21
1835-1836	0,00		1.500,00	3,61	5.000,00	12,05	10.000,00	24,10			16.500,00		25.000,00	60,24	41.500,00
1836-1837	10497,27	18,98	5.214,00	9,43	4.600,00	8,32	10.000,00	18,08			30.311,27		25.000,00	45,20	55.311,27
1837-1838	8006,87	13,16	5.214,00	8,57	4.600,00	7,56		0,00	8.000,00	13,15	25.820,87		35.000,00	57,55	60.820,87
1838-1839	10024,90	37,00	5.214,00	19,24	4.000,00	14,76		0,00	1.858,83	6,86	21.097,73		6.000,00	22,14	27.097,73
1839-1840	40294,46	53,48	5.214,00	6,92	4.000,00	5,31		0,00	1.834,52	2,43	51.342,98		24.000,00	31,85	75.342,98
1840-1841	48204,51	38,30	5.214,00	4,14	4.000,00	3,18		0,00	22.435,94	17,83	101.854,45		24.000,00	19,07	125.854,45
1841-1842	48333,50	41,21	9.214,00	7,86	5.000,00	4,26		0,00	18.288,20	15,59	107.279,07		10.000,00	8,53	117.279,07
1842-1843	44482,67	15,66	6.500,00	2,29	5.000,00	1,76	160.000,00	56,31	31.825,16	11,20	264.116,31		20.000,00	7,04	284.116,31
1843-1844	38321,44	14,34	6.500,00	2,43	5.000,00	1,87	160.000,00	59,87	22.120,03	8,28	247.249,95		20.000,00	7,48	267.249,95
1844-1845	42327,11	16,29	11.500,00	4,43	0,00	0,00	160.000,00	61,59	21.968,81	8,46	239.795,92		20.000,00	7,70	259.795,92
1845-1846	48030,28	16,58	6.500,00	2,24	0,00	0,00	199.000,00	68,69	22.184,84	7,66	277.715,12		12.000,00	4,14	289.715,12
1846-1847	51110,14	16,84	6.500,00	2,14	3.000,00	0,99	199.000,00	65,55	31.983,25	10,53	291.593,39		12.000,00	3,95	303.593,39
1847-1848	33629,88	11,49	6.500,00	2,22	5.600,00	1,91	199.000,00	68,00	31.917,10	10,91	276.646,98		16.000,00	5,47	292.646,98
1848-1849	27058,46	11,80	6.500,00	2,84	6.600,00	2,88	160.000,00	69,80	2.169,14	0,95	219.214,84		10.000,00	4,36	229.214,84
1849-1850	45766,55	19,30	6.500,00	2,74	0,00	0,00	160.000,00	67,48	1.830,48	0,77	220.097,03		17.000,00	7,17	237.097,03
1850-1851	56055,63	52,14	6.500,00	6,05	8.443,62	7,85	0,00	0,00	10.470,15	9,74	91.513,02		16.000,00	14,88	107.513,02
1851-1852	66455,41	24,92	6.500,00	2,44	5.000,00	1,87	160.000,00	59,99	2.754,37	1,03	240.709,78		26.000,00	9,75	266.709,78
1852-1853	46478,92	18,41	6.500,00	2,58	5.000,00	1,98	160.000,00	63,39	2.424,55	0,96	226.403,47		26.000,00	10,30	252.403,47
1853-1854	59073,16	20,82	9.684,72	3,41	13.000,00	4,58	160.000,00	56,39	8.000,00	2,82	257.757,88		26.000,00	9,16	283.757,88
1854-1855	80468,08	24,59	23.278,65	7,11	8.000,00	2,44	160.000,00	48,89	14.742,65	4,50	297.289,38		30.000,00	9,17	327.289,38
1855-1856	106612,64	44,49	25.000,00	10,43	0,00	0,00	0,00	0,00	8.000,00	3,34	239.612,64		0,00	0,00	239.612,64
1856-1857	83158,45	17,75	46.485,16	9,92	46.000,00	9,82	160.000,00	34,15	7.915,29	1,69	428.558,90		40.000,00	8,54	468.558,90
1857-1858	80468,08	24,30	60.000,00	18,12	0,00	0,00	160.000,00	48,31	3.701,00	1,12	331.169,08		0,00	0,00	331.169,08
1858-1859	315715,91	94,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.554,42	1,06	334.630,33		0,00	0,00	334.630,33
Total	1391329,53	25,90	280.732,53	5,23	151.843,62	2,83	2.387.000,00	44,43	279.978,73	5,21	4.862.035,60	510.000,00	9,49	5.372.035,60	

Fuentes: Presupuestos nacionales, memorias de la Secretaría de Hacienda, Informe del Secretario de Interior y Justicia de 1858 y leyes y decretos varios

El resto del presupuesto para obras públicas se repartía entre las construcciones militares, la reparación de edificios públicos y los templos; estos últimos además contaron con el medio por ciento (0,5%) de los derechos aduanales de importación a partir de 1853 (*Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*, 1874; Vol. III, p. 92). Estas tres partidas promediaron más del ocho por ciento (8,3%) de las obras públicas.

Hubo otro tipo de construcciones como puentes, diques u obras hidráulicas que fueron tratadas mediante partidas contingentes. Para ciertos casos especiales, la administración

nacional otorgó a los concejos municipales determinadas cantidades de urao² y de sal libres de impuestos para ser vendidos en el mercado, y así obtener los recursos necesarios para la construcción. Los casos más importantes fueron el camino entre Mérida y el puerto de Gibraltar en la década de 1830, al cual se le asignó urao. El 4 de abril de 1855 se donó sal para la reconstrucción de Cumaná después del terremoto de 1853 (*Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*, 1874; Vol. III, p. 231); el 4 de mayo de 1855 para la erección de templos en Margarita (*Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*, 1874; Vol. III, p. 235); y el 6 de mayo de 1856 para la construcción del acueducto de Guanare (*Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*, 1874; Vol. III, pp. 312-313).

Así, a finales de 1856, el presupuesto de las obras públicas nacionales estaba compuesto por un conjunto de partidas diversas, unas específicas y constantes y otras variables. Los recursos se obtenían de distintos impuestos, como los fijos para la construcción de vías y puertos, el subsidiario que dependía de cada puerto, otro para templos, y finalmente se implementaron numerosas donaciones de sal para diversos fines constructivos en variadas localidades.

Este complejo entramado impositivo finalizó casi en su totalidad en 1857, cuando se decidió incrementar el impuesto subsidiario al diez por ciento (10%) de todos los derechos nacionales de aduanas y cuya finalidad fue financiar las obras públicas del país (*Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*, 1874; Vol. VI, pp. 503-504). Esta medida representó un enorme incremento en el renglón del impuesto subsidiario, pero sobre todo condujo a un avance desde el punto de vista de la organización fiscal al consolidar las diferencias entre cada aduana y eliminar los presupuestos exclusivos para vialidad y templos, aunque no se derogaron los ingresos regionales relativos a la sal.

Si bien su finalidad principal fue la de crear un arancel único para las obras públicas nacionales, no obstante, en lo cuantitativo las cifras muestran que a pesar de este sustancial aumento relativo, en 1858-1859, el monto llegó a representar algo más del ocho y medio por ciento (8,5%) del presupuesto nacional, cifra que ya había sido superada en términos relativos durante la década comprendida entre los años fiscales de 1842 y 1852 y en cifras absolutas en el año fiscal de 1856-1857 (Tabla 1).

Con el incremento del impuesto subsidiario, en realidad no se produjo un aumento sustancial de la partida para obras públicas, pues esta apenas llegó a superar por un punto la media de los presupuestos de todo el segundo tercio del siglo XIX; de manera que puede considerarse que sus principales objetivos parecen haber sido, por una parte, simplificar la madeja impositiva que había mantenido las obras públicas nacionales, y por otra, fijar un rasero presupuestario mínimo que garantizase las construcciones necesarias.

Para la administración de ese presupuesto, se crearon las “juntas regionales de fomento” (*Informe de Interior y Justicia en 1858*, 1858; pp. 43-44), entidades que estarían a cargo de la ejecución del producto subsidiario en cada provincia y funcionarían como entidades para imprimir la racionalidad necesaria en el gasto público nacional y regional. El aumento

² Carbonato de sosa (óxido de sodio) cristalizado.

del impuesto subsidiario y la creación de este ente, otorgaron la necesaria importancia sustantiva y administrativa a las obras públicas. La Junta Nacional de Fomento fue la precursora del Ministerio de Fomento en 1863.

Las obras públicas y los presupuestos de la provincia de Caracas

Dentro del sistema centro-federal de gobierno instaurado en 1830, la Constitución concedió a las diputaciones provinciales la atribución de “promover y decretar” sus obras públicas. (*Cuerpo de leyes, decretos y resoluciones ... de Venezuela en 1830, 31 y 32, 1833*; p. XXXIV). Así lo hizo la Diputación Provincial de Caracas al formular un programa progresista delineado por autoridades y ciudadanos esclarecidos en los niveles de actuación regional y municipal, orientado fundamentalmente al desarrollo, primero y principal, de una vialidad moderna, como la construcción de la red de carreteras con centro en Caracas y la apertura y mantenimiento de los tradicionales caminos para recuas. En segundo lugar, a la edificación de cárceles y despachos en todas las sedes de circuitos judiciales y poblaciones, a fin de impartir justicia en la región; y tercero, a la erección de cementerios extramuros, para cumplir con los preceptos sanitarios establecidos en 1808 y 1827 (*Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, 1874*; Vol. VI, pp. 459-460). Estos fueron los principales lineamientos provinciales, no obstante, cada cantón o municipio también tuvo sus propias prioridades y proyectos, como en los casos de Caracas y Petare. En lo posible, los presupuestos fueron uno de los principales instrumentos en la consecución administrativa y constructiva de estos programas y proyectos.

Uno de los aspectos explicativos de las actuaciones de las autoridades de la provincia de Caracas en materia de construcción y administración urbana, era su sujeción a los ingresos municipales, aunque los del cantón caraqueño fueron los mayores de la nación entre 1830 y 1858. Esto diferenciaba a las ciudades venezolanas de otras ciudades latinoamericanas dependientes de los recursos del Estado central. Los ingresos de la provincia estaban constreñidos al cobro de los diversos impuestos, los viejos mantenidos y los nuevos. Algunos, como el de patentes industriales, eran de fácil recaudación y aportaban las mayores cantidades al erario, en tanto que otros como el de alquiler de casas, eran de difícil recolección por la renuencia de los dueños de los inmuebles, a pesar de la existencia de un gran número de inquilinos en la capital. Las cantidades presupuestadas se ajustaron a la realidad fiscal hasta 1852; a partir de esa fecha hubo períodos en los que los presupuestos superaron ampliamente los ingresos y causaron graves problemas que no llegaron a superarse antes de 1858. A esto se añadieron los desfalcos causados por diputados y contratistas, especialmente a partir de 1852.

Entre 1831 y 1841 los presupuestos provinciales se incrementaron constantemente, desde los ciento un mil ciento veintiséis pesos con veintiséis centavos (101.126,26 \$) hasta llegar a trescientos mil doscientos dieciocho pesos con ochenta y seis centavos (301.218,86 \$), momento en el cual empezaron a decrecer hasta los ciento sesenta mil trescientos noventa y seis pesos con sesenta centavos (160.396,60 \$), en 1848. A partir de entonces comenzaron a recuperarse para llegar a los doscientos setenta y tres mil pesos (273.000 \$) en 1851, para finalmente disminuir hasta los ciento ochenta y tres mil ciento catorce pesos con noventa centavos (183.114,90 \$) en 1856 (Tabla 3).

Tabla 3: Presupuestos e impuestos de obras públicas de la provincia de Caracas. (Autoría propia).

Año fiscal	Vialidad	Puentes	Calles	Cárceles	Cementerios	Hospitales	Edificios	Edificio Principal	Obras provinciales	%	Presupuesto provincial
1832								10.050,00			
1833								10.050,00			110.584,35
1834	14.530,00	2.916,40		1450,00	2.900	200,00	6.000,00	10.050,00	41.596,40	32,01	129.930,59
1835	9.300,00	900,00		5600,00	3.800	0,00			20.900,00	17,06	122.502,79
1836	12.400,00	2.983,60		3950,00	3.400	0,00	2.000,00	1.350,00	28.733,60	21,46	133.870,76
1837	11.950,00	2.950,96		18472,59	3.255	500,00	4887,51	918,94	52.007,59	28,97	179.534,90
1838	9.000,00	0,00		1820,50		393,00		1.623,34	12.836,84	7,99	160.600,00
1839	12.000,00	0,00		0,00	3.000	6000,00		19.667,43	40.667,43	21,33	190.694,00
1840	14.000,00	0,00		2800,00		2700,00	0,00	16.491,70	35.991,70	17,28	208.298,00
1841	30.500,00	2.781,00		9333,33		691,38		4.000,00	48.805,71	16,20	301.218,86
1842	12.200,00	2.300,00		9333,33		0,00			24.333,33	10,96	222.000,00
1843	7.800,00	2.700,00		9333,33		0,00			20.333,33	8,00	254.223,00
1844	12.000,00	1.000,00		12000,00		0,00			25.000,00	10,87	229.915,00
1845	11.600,00	1.000,00		8000,00		400,00			21.000,00	9,91	211.841,90
1846	25.406,73	0,00		15000,00		0,00			40.406,73	20,88	193.509,75
1847	18.002,37	0,00		8000,00		0,00			26.436,37	15,02	175.984,25
1848	24.863,00	0,00		8800,00	3.000	750,00	200		39.363,00	24,54	160.396,60
1849	28.581,50	12.000,00	10.000	10300,00	1.500	500,00	200,00		63.765,50	35,15	181.414,00
1850	32.300,00	7.100,00		5200,00	500	500,00	300,00		48.050,00	24,03	200.000,00
1851	45.900,00	12.500,00		9700,00	2.400	572,88	800,00		76.672,88	28,09	273.000,00
1852	0,00	1.130,00		8000,00	8.000	400,00	1.400,00		18.930,00	10,35	182.888,61
1853	0,00	0,00	400	1500,00	300	0,00	5.500,00		8.200,00	4,04	202.991,62
1854	20.000,00	0,00	400	0,00	300	0,00	1.000,00		29.800,00	14,79	201.499,00
1855	0,00	0,00		0,00		0,00			600,00	0,29	203.479,41
1856	0,00	500,00		0,00		0,00			500,00	0,27	183.114,90
Sub-total	337.823,60	52761,96	10.800	148.593,09	58.510	13607,26	22.287,51	74.201,41	756.675,42	15,39	4.916.273,56
%	44,65	6,97	0,22	19,64	7,73	1,8	2,95	9,81			
Impuestos para calles			145.766,43								
Total			164.876,80						902.441,85	17,76	5.081.150,36
%	37,43	5,85	18,27	16,47	6,48	1,51	2,47	8,22	902.441,85	17,76	5.081.150,36

Fuentes: Ordenanzas, Resoluciones y Acuerdos de la Provincia de Caracas y memorias del Administrador Principal de la Provincia de Caracas

En general, los presupuestos provinciales crecieron a un importante ritmo del 5,41% interanual, como consecuencia del incremento en la economía regional, la mejora de la recaudación y la sobreestimación presupuestaria. Frecuentemente, en las administraciones monaguistas, los gastos sobrepasaban los presupuestos y se debía recurrir al préstamo (*Memoria del Administrador principal de Rentas Municipales en 1852*, 1852; p. 14), como en 1852 (*Memoria del Gobernador interino de la provincia de Caracas en 1852*, 1852; p. 5). Esto acarreó dificultades fiscales que llevaron al impago de la nómina de los empleados municipales en los años finales del monagato.

El gasto estaba compuesto por el corriente y el de inversión, que en el lapso comprendido entre 1831 y 1857 representaron respectivamente algo más del ochenta y cuatro por ciento (84,61%) y el quince con treinta y nueve por ciento (15,39%) del total. No obstante, las cifras reales de las obras públicas provinciales fueron superiores a las presupuestadas, ya que hubo rubros no señalados en los presupuestos, como la reparación de las calles y las obras públicas de ciertos cantones provinciales. Los gastos cantonales compuestos por asignaciones para las reparaciones y construcción no siempre estaban reflejados explícitamente. Con la inclusión de la recaudación para la composición de las calles, las obras públicas provinciales alcanzaron al menos el diecisiete con setenta y seis por ciento (17,76%) del total presupuestado, sin tomar en cuenta lo invertido en las

partidas cantonales no reflejadas desde 1838 (Tabla 4). Es decir, en obras públicas se invirtió en términos relativos, casi tres veces más que el siete con siete por ciento (7,7%) asignado por las autoridades nacionales a este ramo en el presupuesto del país.

Tabla 4: Impuestos para la reparación de calles. (Autoría propia).

Año fiscal	Alquiler de casas		Patente de carruajes		Asignaciones Caracas	Sub-total		Total Provincial
	Caracas	Provincia	Caracas	Provincia		Caracas	Provincia	
1841	6.529,20	9.572,20	123,07	137,75		6.652,27	9709,95	9709,95
1842	6.542,96	9.593,06	137,75	137,75		6.680,71	9730,81	9730,81
1843	8709,98	13.207,35	367,21	938,66		9.077,19	14146,01	14146,01
1844						0,00	0	0
1845	8.629,67	12.741,15	237,64	727,78		8.867,31	13468,93	13468,93
1846	8.482,96	12.507,73		237,64		8.482,96	12745,37	12745,37
1847		13.454,40		336,20		0,00	13790,6	13790,6
1848		10.522,27		393,27		0,00	10915,54	10915,54
1849	6.968,87	11.289,23	3.149,63	3.443,84	10.000,00	20.118,50	14733,07	24733,07
1850		12.732,45		2.336,23		0,00	15068,68	15068,68
1851	8.000,00	12.605,86	4.500,00	4.688,75	11.384,47	23.884,47	17294,61	28679,08
1852	8.000,00	12.657,64	1.047,50	1.505,22	7.725,90	16.773,40	14162,86	21888,76
Total	61.863,64	130.883,34	9562,8	14745,34	19.110,37	90.536,81	145.766,43	164876,8

Fuentes: Memorias del Administrador de Rentas Municipales de Caracas

Durante la temprana república el gasto corriente fue el más importante del presupuesto provincial, ya que alcanzó el ochenta y cuatro con sesenta y uno por ciento (84,61%), de manera que la burocracia crecía a medida que aumentaba el número de maestros de escuelas, empleados de hospitales, alcaides y custodios de cárceles, celadores de cementerios, la guardia municipal, los serenos del alumbrado o secretarios municipales, entre otros. En este sentido, el municipio republicano amplió las competencias tradicionales asumidas por el estado liberal, e incorporó como programa prioritario la salud, operada hasta entonces por instituciones de caridad. Estas fueron decisiones fundamentales, pues a medida que aumentaba el gasto corriente, el de inversión tendió a decrecer.

Tomadas en conjunto, las obras públicas representaron la principal partida singular del gasto provincial. Una parte importante de sus diversos componentes como la vialidad, cárceles, cementerios y ciertos edificios institucionales, fueron el resultado de los programas derivados de las agendas provincial y municipal. Los rubros anteriores en conjunto abarcaron casi el ochenta y dos por ciento (81,83%) de las obras públicas regionales (Tabla 3). Si bien la temática de estas obras es muy similar a la de los programas urbanos de otras capitales latinoamericanas, sus presupuestos contrastan notoriamente, ya que las partidas caraqueñas estuvieron sujetas a los escasos ingresos municipales, en tanto los de muchas de sus pares iberoamericanas dependieron de los procesos de modernización efectuados directamente por el poder ejecutivo, que podía disponer de amplios presupuestos nacionales en fases de prolongada bonanza fiscal, y ahí radica una de las principales diferencias entre Caracas y ciudades como La Habana, Lima o Santiago de Chile, entre otras.

Sin duda, la vialidad fue la prioridad indiscutible, pues recibió el cuarenta y cuatro con sesenta y cinco por ciento (44,65%) de los recursos asignados a las obras públicas provinciales. Con menos de la mitad del rubro anterior se encontraban las cárceles, con el diecinueve con sesenta y cuatro por ciento (19,64%) del presupuesto, y en tercer lugar estaba el edificio de la esquina del Principal, la casa de gobierno nacional, con casi el diez por ciento (9,81%) de las inversiones. Los cementerios fueron el cuarto rubro de importancia presupuestaria, con el siete con setenta y uno por ciento (7,73%) de las asignaciones; en tanto la cantidad señalada para los puentes siguió en cuantía, ya que comprendía casi el siete por ciento (6,97%) del total de las obras públicas (Tabla 3).

Otros ramos constructivos como el de los hospitales y casas de beneficencia no se encontraban originalmente incluidos en la agenda de programas provinciales, a pesar de haber sido destruidos parcial o completamente por el terremoto de 1812, debido a que contaban con ingresos propios provenientes de los censos. Empero, a medida que crecían las necesidades y el número de pacientes, hubo que instalar el de hombres, ampliar el de lázaros, reparar el edificio del sanatorio de mujeres, e incorporar una casa para el degredo.³ Estos gastos apenas rozaron el dos por ciento (1,8%) del presupuesto de obras públicas, lo que explica el por qué la casa de la Misericordia nunca se logró reconstruir, a pesar de la cantidad de indigentes y pobres existentes en la capital. La administración provincial consideraba que este tipo de caridad debía ser procurada y administrada por instituciones particulares bajo la supervisión del municipio.

Igualmente, el acueducto de la ciudad, a pesar de su insuficiencia para abastecer la ciudad, fue un aspecto marginal de las obras públicas provinciales. En general, los presupuestos cantonales comprendían una partida para la reparación de los acueductos y las pilas de agua, sin embargo, desde 1838 no se representaron explícitamente en los documentos, de manera que la inversión total en acueductos se desconoce. Uno de los casos más importantes fue el de las calles de Caracas. Únicamente, cuando la ruina del empedrado y de las tuberías de arcilla fue indetenible, se establecieron impuestos muy onerosos —no reflejados en los presupuestos provinciales— cuyo monto conocido alcanzó casi los ciento sesenta y cuatro mil ochocientos setenta y siete pesos (164.876,80 \$), cifra superior a la partida de las cárceles. Si esta cantidad se agrega a las partidas de obras públicas, pasaría a ser el segundo ramo en importancia, detrás de la vialidad (Tablas 3 y 4).

Resultados

Los resultados de la investigación indican que entre 1830 y 1858: 1. El establecimiento de los presupuestos nacionales y provinciales introdujo un elemento de modernización en la administración pública nacional y provincial, aunque en el ámbito nacional, no hubo partidas presupuestarias específicas para el ramo de las obras públicas debido a que este

³ Hospital de enfermos contagiosos

se encontraba incluido en las de Interior y Justicia y de Guerra y Marina; 2. La proporción asignada para obras públicas del siete con siete por ciento (7,7%) del presupuesto nacional fue muy inferior a las del gasto corriente, el militar y la deuda pública; 3. Dentro de las obras públicas nacionales, la vialidad abarcó la mayor parte del presupuesto con más del cuarenta y cuatro por ciento (44,43%), seguida muy de lejos por los templos y puertos, ambos juntos con más del diez por ciento (10,44%); 4. La evolución de las asignaciones presupuestarias nacionales para las obras públicas manifestó una tendencia al incremento hasta alcanzar más del once por ciento (11,65%) en el año fiscal de 1856-1857, aunque a partir de 1857 disminuiría; 5. En la provincia de Caracas, la principal partida de obras públicas también fue la de vialidad con más del cuarenta y cuatro (44,65%) por ciento del total, escoltada por las cárceles con más del diecinueve por ciento (19,64%); sin embargo, si se incluyen obras municipales prioritarias como la reparación de las calles de la capital y la edificación de la casa de gobierno o edificio del Principal, estas ocuparían el segundo y cuarto puestos de importancia de las obras provinciales, detrás de la vialidad, que pasaría a tener más del treinta y siete por ciento (37,43%). 6. Si se suma a la partida nacional el presupuesto e impuestos de obras públicas provinciales, el resultado llega a más del ocho por ciento (8,37%) del total nacional.

Los presupuestos de Venezuela y de la provincia de Caracas expresan que la prioridad indiscutible del gasto público de inversión fue la vialidad. En el ámbito nacional, los presupuestos de obras públicas en general y de vialidad en particular durante la temprana república, fueron moderados dentro del proceso de ejecución de los programas de construcción de todo el siglo XIX, y se incrementarían en el gobierno de Guzmán Blanco, principalmente a partir de la creación del Ministerio de Obras Públicas.

Discusión

El gobierno de la temprana república trajo consigo la presentación, discusión y aprobación del gasto público, expresado en los presupuestos; así, en adelante, la administración y construcción de obras en Venezuela y sus provincias estuvo sujeta a la ejecución de las partidas presupuestarias derivadas del ejercicio de la democracia representativa en manos de los diputados nacionales y provinciales, verdaderos artífices del ejercicio democrático. Estas decisiones políticas marcaron una evidente diferencia y avance con respecto a la administración colonial, cuando los municipios se abocaban a resolver los problemas a medida que la ciudad crecía y surgían las necesidades, o cuando arribaba un gobernador con proyectos propios, sujetos a la existencia de recursos municipales. A pesar de la tendencia al incremento de la partida de obras públicas en el presupuesto nacional durante la república temprana, este refleja la preeminencia del funcionamiento del aparato del Estado, del estamento militar y la deuda pública. Así, la partida castrense, muy superior a las de instrucción y las obras públicas, aspectos cruciales para el ideario republicano, manifiestan su preponderancia en las relaciones de poder. Esto parece evidenciar la debilidad de los grupos civiles que compartieron el poder con los militares, y la menor importancia que ciertas élites instruidas tuvieron dentro de las esferas civiles de poder.

Esta detallada investigación ha permitido establecer la cifra de casi el ocho por ciento (7,7%) del presupuesto nacional asignado a las obras públicas durante la temprana república, superior a casi el seis por ciento (5,92%) presentado por Aizpurua (1997). Aunque a este porcentaje se le suma el presupuesto de la provincia de Caracas, que lo eleva a más del ocho por ciento (8,37%), sigue siendo una cifra módica si se compara con casi el veinticuatro por ciento (23,93%) del septenio guzmancista (Almandoz, 1997; p. 88), o con el diecisiete por ciento (17%) de todos los presupuestos nacionales del mandato de Guzmán Blanco, y con el doce por ciento (12%) del primer tercio del siglo XX, (Martín Frechilla, 1995; p. 80).

Sin embargo, sobre esas primeras y limitadas experiencias presupuestarias nacionales, insuficientes para ejecutar las numerosas obras públicas necesarias para el avance económico y social del país, se fundamentaron los logros posteriores de modernización administrativa y física nacional, y en ello radica la importancia de la república temprana. De hecho, la preponderancia del programa de vialidad sobre otro tipo de construcciones se mantuvo a lo largo del siglo XIX y gran parte del XX.

Dado que el ocho por ciento (8,37%) de las obras públicas es una cifra parcial, ya que no incluye los presupuestos de casi todas las provincias nacionales, se abre una oportunidad para realizar futuras investigaciones en el Archivo Histórico de la Asamblea Nacional.

Referencias

Acosta, V. (1989). Reformas liberales y acumulación originaria en América Latina: Colombia y Venezuela en el siglo XIX. Caracas: UCV, FACES.

Aguilar, V., L. (2012). Política Pública, una visión panorámica. Bolivia: PNUD. Recuperado a través de:

https://www.bo.undp.org/content/bolivia/es/home/library/democratic_governance/politica-publica--una-vision-panoramica.html

Aizpurua, J. M. (1997). Voz "Hacienda Pública", en Diccionario de Historia de Venezuela. Caracas: Fundación Polar.

Almandoz, A. (1997). Urbanismo europeo en Caracas. Caracas: Fundarte y Equinoccio.

Almandoz, A. (2013). Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Universidad Católica de Chile.

Carrillo Batalla, T. E. (2001). Cuentas nacionales en Venezuela 1831-1873. Caracas: UCV, CDCH.

Carmagnani, M. (2016). El otro occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización. México: El Colegio de México. [e_book].

Cuerpo de leyes, decretos y resoluciones sancionados por los congresos de Venezuela en los años de 1830, 31 y 32, 1833. Con la Constitución del Estado. (1833). Caracas: en la imprenta de Valentín Espinal.

- Cuerpo de leyes de Venezuela. (1851). Caracas: En la Imprenta de Valentín Espinal.
- Ferrigni, Y. (2014). El laberinto del progreso. Caracas: Fundación Bancaribe.
- Informe al Congreso de 1858 sobre el estado del Departamento de Interior y Justicia por el Secretario de estos ramos. (1858). Caracas: Imprenta de Jesús María Soriano.
- Martín Frechilla, J. J. (1995). “La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada”, Caracas memorias para el futuro, pp. 77-102. Roma: Gangemi Editore.
- Memoria que el Administrador Principal de Rentas Municipales presenta a la honorable Diputación Provincial en sus sesiones de 1852. (1852). Caracas: Imprenta de Carreño Hermanos.
- Memoria que dirige a la H. D. Provincial de Caracas el Gobernador interino en 1852. (1852). Caracas: Imprenta de R. Alcalde Piña.
- Pinto, J. J. (2017). Fiscalidad en Caracas, 1750-1875. Fronteras de la Historia, v. 22, n. 1; pp. 164-198. Bogotá. Recuperado a través de:
<https://revistas.icanh.gov.co/index.php/fh/article/view/17>
- Raynero, L. (2014). Los comienzos del liberalismo venezolano. Debates IESA, v. XIX, n. 1; pp. 91-93. Caracas: IESA. Recuperado a través de:
<http://virtual.iesa.edu.ve/servicios/wordpress/wp-content/uploads/2016/04/2014-1-raynero.pdf>
- Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela formada de orden del Ilustre Americano, General Guzmán Blanco., 6 Volúmenes. (1874). Caracas: Imprenta de La Concordia.
- Sociedad Económica de Amigos del País. (1958). Memorias y Estudios, 1829-1839. Caracas: Banco Central de Venezuela.

Aclaratoria de la autora

Esta investigación forma parte de la tesis doctoral en urbanismo titulada *Actuaciones territoriales y urbanas en Caracas, sus pueblos y tierras cercanos entre 1830 y 1858*, que actualmente se encuentra en proceso de revisión final.

Reseña curricular

Izaskun Landa

Arquitecta (UCV, 1978). MSc. en Planificación del Desarrollo, (University College, Universidad de Londres, Reino Unido). Profesora en el escalafón de Agregado, adscrita al Área de Estudios Urbanos de la Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV, desde 1995. Aspirante al Doctorado en Urbanismo.