

ACTUACIONES TERRITORIALES EN LAS CERCANÍAS DE CARACAS ENTRE 1830 Y 1858

Izaskun Landa

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

RESUMEN

Entre 1830 y 1858, los distintos gobiernos de Venezuela realizaron una serie de actuaciones a fin de llevar a efecto un programa, formulado por un grupo de ciudadanos notables, que orientaría los destinos del país. Las nuevas instituciones republicanas promovieron y ejecutaron la transformación del régimen de propiedad del suelo y la modernización de las comunicaciones, entre otras materias, lo que produjo efectos diversos sobre el territorio nacional. El propósito de este ensayo es estudiar las transformaciones jurídicas y funcionales ocurridas en el territorio cercano a Caracas, como consecuencia de las actuaciones formuladas y ejecutadas por la Diputación Provincial de Caracas y por los particulares. Esa entidad impulsó la redención de las tierras comunales y las juntas de caminos se abocaron a construir carreteras. El tiempo a estudiar abarca el lapso histórico denominado República temprana comprendido entre 1830 y 1858, y el espacio político comprende algunas parroquias del cantón de Caracas y las de Petare, localizadas en la provincia capitalina. Este ensayo de historia territorial se basa en referencias bibliográficas, en testimonios y en fuentes documentales de origen jurídico, que proceden de la administración nacional y provincial del siglo XIX. Los primeros resultados de esta investigación dan cuenta de un proceso de modernización del territorio cercano a la capital del país como consecuencia de las actuaciones de instituciones regionales y de los particulares. En este sentido, se redimieron varios de los resguardos de los pueblos indígenas caraqueños y se liberaron algunos terrazgos que formaban parte de los ejidos de la capital. Se construyeron las carreteras Caracas-La Guaira y la carretera a Los Teques, así como los tramos iniciales de las carreteras del Este y del Sur. También se planificó e inició la red central de ferrocarriles.

Palabras clave: Modernización territorial, Caminos carreteros, Extinción de tierras comunales, Cercanías de Caracas, 2º tercio del siglo XIX.

INTRODUCCIÓN

Este ensayo nace de la necesidad de analizar y ampliar los estudios sobre las características y transformaciones del territorio circundante a la ciudad de Caracas entre 1830 y 1858, un periodo de la historia venezolana denominado la República temprana. Las investigaciones desarrolladas en los últimos años han estudiado las particularidades este territorio desde el punto de vista del poblamiento (Cunill, 1987), de la propiedad de la tierra (Landa, 2010, 2011) y en cuanto a las comunicaciones (Zawisza, 1988; Planchart, 1979; Landa 2014); sin embargo, estos análisis forman parte de unidades espaciales y temporales mucho más amplias. En este artículo se intenta estudiar este territorio desde el enfoque de las actuaciones territoriales que estableció la élite gobernante de la Venezuela de ese entonces (Sociedad Económica de Amigos del País, 1958). La evidencia documental demuestra que las nuevas instituciones del poder regional promovieron y ejecutaron un conjunto de acciones relacionadas con la vialidad y con la propiedad de la tierra, que transformaron ese territorio y lo modernizaron, a pesar de las enormes dificultades de un país que nació con una cuantiosa deuda y una población muy disminuida. El espacio político del territorio circundante o cercano a Caracas comprende las parroquias urbanas de la ciudad de Caracas y las foráneas de Chacao, El Valle, La Vega, Antímano y Macarao, en el cantón de Caracas y las de Petare, Baruta y El Hatillo, en el cantón de Petare.

La finalidad de este artículo es analizar los cambios jurídicos y funcionales que ocurrieron en el territorio circundante a Caracas entre 1830 y 1858, como resultado de las actuaciones efectuadas por la Diputación Provincial de Caracas y por las acciones institucionales y de los particulares.

Dado que el tema del ensayo versa sobre historia territorial, el Método Histórico es el procedimiento metodológico empleado, de manera que sus operaciones se refieren principalmente a las fuentes históricas a partir de las cuales se construyen los datos que permiten establecer los hechos históricos y realizar inferencias. Las fuentes son de diversos tipos: las secundarias se basan en las publicaciones mencionadas previamente. Las fuentes primarias son variadas, como los documentos de origen jurídico que proceden de la administración nacional, provincial y local; luego se emplean testimonios de viajeros y diplomáticos, y también se utilizan documentos cartográficos.

Las limitaciones del ensayo se relacionan con el tipo de información proveniente de las fuentes documentales jurídicas, de manera que se hará uso principalmente de documentos emanados de las administraciones regional y municipal, debido a que los precedentes de los poderes nacionales han sido las principales fuentes de investigación de otros autores. De manera que el empleo de las fuentes de origen provincial y local, generarán necesariamente conclusiones parciales y, por lo tanto, provisionales.

1. ACTUACIONES TERRITORIALES EN LAS CERCANÍAS DE CARACAS ENTRE 1830 Y 1858

Este trabajo se divide en cuatro partes: en la primera se describen las características del territorio a ser analizado; en la segunda se analizan brevemente los conceptos de modernización y liberalismo; en la tercera se exponen los proyectos y ejecuciones sobre vialidad y en la cuarta se presentan las actuaciones en materia de propiedad de la tierra y sus consecuencias.

1.1. El espacio circundante a Caracas

El espacio político descrito como el territorio circundante a Caracas, acoge un conjunto de estructuras territoriales constituidas por la ciudad de Caracas y los pueblos de Petare, El Hatillo, Baruta, Chacao, El Valle, La Vega, Antímano y Macarao y por el grupo de vías que los enlazan, además de las tierras cultivadas y los bosques. Estas estructuras están ubicadas en la cadena Litoral del sistema central de la Cordillera de la Costa, que abarca a los fértiles valles del río Guaire y de sus afluentes, así como al conjunto de cerros donde nacen estos y otros cursos de agua.

Este territorio constituía una relativa unidad funcional debido a que la población podía desplazarse hasta las capitales cantonales de Caracas y Petare en jornadas diarias relativamente breves debido a su corta distancia, a excepción de los pueblos de Baruta y El Hatillo. Cunill (1987) caracteriza a este espacio como bastante poblado y nucleado en torno a pueblos, caseríos y haciendas con sus respectivas tierras, y la red de comunicaciones que parte desde Caracas. También se refiere a los cambios en el poblamiento de la ciudad y los pueblos, y a la lenta y sostenida recuperación de la población a partir del cese del conflicto bélico independentista.

En 1830, cuando Venezuela se separó de la Gran Colombia, Caracas era la principal ciudad del país por su población y por ser la sede de las principales instituciones político-administrativas del territorio; también era la capital del Cantón homónimo, que estaba conformado por parroquias civiles coincidentes con los límites de las parroquias eclesiásticas. En su origen, estas parroquias fueron de distinta naturaleza, ya que se encontraban las urbanas que formaban parte de la ciudad de Caracas, y las foráneas formadas por los pueblos indígenas de doctrina creados en el siglo XVII y las de los pueblos de españoles fundados en el siglo XVIII. El territorio de las parroquias foráneas estaba constituido por las tierras asignadas a los pueblos de doctrina de Baruta, Petare, El Valle, La Vega y Antímano, según el ordenamiento jurídico indiano y provincial (Landa, 2011), que fueron denominadas resguardos. Las parroquias de los pueblos de españoles comprendían las tierras de los propietarios y las tierras comunales donadas a los pueblos de Chacao, El Hatillo y Macarao (González, 1984; Peraza, 1983).

De acuerdo con el censo levantado en 1825, la población de estas parroquias era la siguiente: Caracas: 29.486 habitantes, El Valle: 2.073, Chacao: 2.033, La Vega: 1.303, Antímano: 1.581 y Macarao: 2.030 habitantes; Petare: 3.455, Baruta: 839 y El Hatillo: 836 habitantes (Sociedad Económica de Amigos del País, 1835). Se hace patente la preeminencia de Caracas, capital de la República y asiento de los poderes nacional, regional y local, con respecto a estos pueblos, los que mantuvieron funciones principalmente agrícolas, y que desde su fundación estuvieron sujetos y subordinados directamente a la capital, primero provincial y luego de la Capitanía, lo que les confirió un rango de tercer orden en la estructura jerárquica de los poblados provinciales (Landa, 2011).

Desde la colonia la red de comunicaciones de este territorio tenía centro en Caracas, ya que la capital debía comunicarse con las principales ciudades de su jurisdicción y las zonas agrícolas y ganaderas que la abastecieran. Dentro de la red vial que se fue configurando desde la capital, algunos pueblos como La Vega, Antímano, Macarao, Chacao y Petare, se ubicaban en lugares cercanos a las principales vías de comunicación de Caracas con su entorno, pero otros poblados como Baruta y El Hatillo se localizaban en zonas de menor acceso y lejanas de las principales rutas. Ver plano N° 1.

1.2. Territorios modernos

La modernización territorial y urbana es el proceso histórico de avance y transformación de regiones y ciudades en función de aspiraciones diversas y de modelos preestablecidos (Almandoz, 2013). Estos son procesos dispersos en el tiempo y el espacio de cada sociedad y pueden caracterizarse desde dos perspectivas distintas. La primera ha sido formulada por Juan José Martín Frechilla (1994, 1999), quien considera que la modernización territorial y urbana se manifiesta a través de: 1.- la construcción de obras públicas y privadas, y la aplicación de nuevas tecnologías y materiales; 2.- el desarrollo institucional y administrativo del Estado, y 3.- la vertiente profesional y difusión del conocimiento disciplinar.

Otra expresión de la modernización territorial se produce desde el enfoque de lo ideológico, que en este caso está asociado al liberalismo. El pensamiento liberal en sus versiones política y económica impulsó cambios fundamentales en ciertas sociedades europeas y norteamericanas del siglo XIX, y entre sus postulados fundamentales se encuentra la desamortización de los bienes raíces con el fin de que formaran parte del mercado inmobiliario, por ejemplo la extinción de los mayorazgos, la redención de las tierras comunales y la enajenación de los terrenos baldíos en manos del Estado.

Construcción, instituciones e ingeniería

Los tres aspectos presentados por Martín Frechilla (1994, 1999) sobre la modernización territorial son claves para analizar el proceso caraqueño ya que, 1.- la construcción vial, como se verá, fue uno de los puntales del proyecto modernizador republicano, y la aplicación de tecnologías innovadoras como el método de Mac Adam para la construcción de carreteras, formó parte de las técnicas aplicadas por los ingenieros de entonces. 2.- En lo institucional, la formulación y ejecución de las políticas viales en la región estuvo a cargo de la Diputación Provincial de Caracas, que imprimió una visión comprensiva del ámbito regional; y de la Academia de Matemáticas en lo concerniente a la formación de ingenieros (Zawisza, 1980). 3.- Finalmente, en cuanto a la vertiente disciplinar, esta Academia desarrolló programas técnicos de ingeniería que fueron aplicados en la construcción vial de la región, conjuntamente con las contribuciones de ingenieros europeos como Alberto Lutowsky y Hugh Wilson, formados en academias de Francia y Gran Bretaña respectivamente, quienes aportaron sus conocimientos y experiencia en la construcción vial y edilicia de Caracas y sus cercanías.

Estos tres aspectos de la modernización territorial caraqueña introdujeron innovaciones que se manifestaron en la transformación territorial de las cercanías de Caracas, proceso que continuaría y se profundizaría en etapas posteriores.

Liberalismo y redención de las tierras comunales

La explicación del fenómeno de modernización territorial a partir del análisis de los procesos históricos de avance económico, hace indispensable el estudio de las ideologías que guiaron las actuaciones y acciones que, impulsadas desde la metrópolis colonial o a partir del nuevo proyecto político republicano, tuvieron incidencia en los procesos específicos de modernización urbana y territorial de Caracas.

Una vez separada Venezuela de la Gran Colombia, se estableció un sistema de gobierno republicano y laico, con separación de poderes, legislaturas representativas elegidas por sufragio de los propietarios y derecho a oposición en el parlamento. Esta nueva república asumió los principios liberales que preconizan la libertad: individual y de asociación, de partidos y escogencia de gobiernos, del dominio extranjero, de pensamiento y expresión, de

culto y, también de comercio, contratos, empresa y trabajo; todo como un fin en sí mismo (Shapiro, 1965).

En el ámbito territorial, los nuevos gobiernos republicanos y las diputaciones provinciales, en consonancia con el ideario liberal, actuaron a favor de la redención de las tierras comunales indígenas y urbanas, mediante la creación de dispositivos jurídicos que fueron refrendados y reglamentados por el gobierno nacional y por las legislaturas provinciales. Estas políticas estaban inspiradas en los principios de Adam Smith (1794), quien aconsejaba la venta de las tierras de propiedad pública y recomendaba que la administración de los servicios en manos del Estado fuese ejecutada por los particulares. De esta manera, las empresas privadas se constituyeron en puntales de la construcción de los caminos regionales y en la prestación de los servicios de transporte terrestre y fluvial, en las nuevas potencias europeas (Benévolo, 1967).

Algunos elementos de los principios liberales serían aplicados durante la republicana temprana venezolana, pues se enajenaron algunos ejidos de Caracas y se redimieron numerosos resguardos de sus otrora pueblos indígenas, de manera que se transformó una parte importante del régimen de propiedad de la tierra caraqueña.

1.3. Carreteras y ferrocarriles

Como ya se indicó en el aparte anterior, la construcción de vías de comunicación fue la punta de lanza del proceso de modernización territorial caraqueño, y posteriormente lo sería de la nación. Al respecto, las actuaciones del Estado abarcaron la construcción de las primeras carreteras del país, en contraposición a los coloniales caminos de recuas, y hubo intentos fallidos de instalar ferrocarriles. En este segmento se aborda el proceso de construcción de los primeros tramos de las carreteras del Este, Oeste y Sur de Caracas, y brevemente, la formulación del primer plan ferrocarrilero.

La apertura y mejora de nuestros caminos es el mas vital de los grandes objetos

Una de las prioridades de las elites gobernantes del país después de la independencia fue establecer una red de comunicaciones moderna y eficiente que conectase las principales zonas agrícolas y pecuarias con los puertos marítimos y fluviales, a fin de exportar la producción nacional (Sociedad Económica de Amigos del País, 1958). Durante el dominio colonial esta fue una prioridad de los productores, que pasaba por transformar los ineficientes caminos de recuas por vías para carretas, necesidad que no había sido satisfecha por las autoridades monárquicas. Sin embargo, el Real Consulado consideraba prioritaria la construcción de los caminos carreteros desde Caracas a La Guaira y a los valles de Aragua, y los caminos de recuas desde Caracas a los valles del Tuy y a Barlovento (Arcila Farías, 1961). Este fue el punto de partida de las políticas viales en la región caraqueña durante la republica temprana (Landa, 2014), dentro de un contexto en el que la provincia de Caracas fue la mayor productora de bienes y servicios del país, hasta que la región andina comenzó a desplazarla a partir de la década de los sesenta.

De acuerdo con la Constitución de 1830, que mantenía importantes principios federales, las Diputaciones provinciales se constituyeron en las instituciones que debían establecer los planes de sus propias jurisdicciones. Esta visión del territorio conllevó a que cada provincia definiese sus prioridades y medios de ejecución de los proyectos viales, de manera que la Diputación de Caracas así lo efectuó. No cabe duda que, junto con las políticas educacionales, la vialidad fue la prioridad de las elites regionales, como sucedió desde 1832, cuando la Diputación comenzó a sancionar numerosos dispositivos jurídicos que culminarían

con la construcción de la carretera Caracas-La Guaira, primer camino carretero del país, y numerosos tramos de las carreteras del Oeste, del Sur y del Este que se encontraban ubicados en las cercanías de Caracas. Ese año de 1832, la Diputación provincial estableció el mismo esquema de la red vial propuesta por el Real Consulado, con la diferencia que otorgó la jerarquía de caminos carreteros a todas las vías principales (AHAN, Diputación Provincial de Caracas, 1832, fº 219). Estas primeras decisiones sobre el tema vial reflejan una visión fragmentada del territorio nacional, de manera que la ausencia de objetivos de integración nacional del territorio actuó como factor que impediría la integración política (Planchart, 1979). Sin embargo, en 1847, esta estructura de redes entre zonas productoras-centros de acopio y los puertos se amplió, ya que también se estableció una estrategia a favor de la construcción de caminos que comunicasen las capitales provinciales entre sí, esquema que fue acentuado en el monagato, mediante planes ferrocarrileros y la construcción de telégrafos (Landa, 2014).

En 1834 se iniciaron los trabajos de trazado y nivelación de la carretera del Este en el tramo entre los Dos Caminos y el valle de Píritu, que inicialmente estuvieron a cargo de Juan Manuel Cagigal, y a los que se asignó el mayor presupuesto vial de la provincia (Diputación Provincial, 1834, pp. 43-44, 173; 1835, pp. 9-10, 60). Sin embargo, la Revolución de las Reformas paralizó el progreso de la obra (Secretario de Interior y Justicia, 1836, p. 60), hasta que en 1838 se reanudó la senda de Píritu (Diputación Provincial, 1838, pp. 71-72). En 1851 Alberto Lutowsky recomendó la realización del proyecto entre Los Dos Caminos y Guarenas con base en el trazado mas corto que descartaba el ramal de Petare y pasaba por la quebrada homónima (Junta de Caminos, 1851, p. 29), lo que dio como resultado inmediato la construcción del puente Agua de Maíz (Junta de Caminos, 1852, p. 25), ya que el de Chacaito se había finalizado el año anterior. En el informe de la Junta de Caminos de ese año, se muestra el tráfico de carros y carretas por la carretera (Junta de Caminos, 1851, p. 65), posiblemente en los trozos planos y cercanos a la capital. Los numerosos problemas políticos y económicos del país paralizaron nuevamente la construcción de esta carretera, pero en 1854 se asignó presupuesto para su reparación y en 1855 y 1856 se otorgaron contratos sucesivos para continuarla, de manera que para 1857 el contratista afirmaba que la carretera se encontraba adelantada a pesar de percibir sólo el ingreso del peaje, ya que el ejecutivo no había erogado la cantidad establecida (Olivar, 2004, p. 96). Es probable que el tramo plano de menor dificultad, desde el puente Anauco hasta Píritu, hubiese sido reparado y mejorado, lo que favoreció al pueblo de Chacao y algo menos al de Petare, que no se encontraba en la ruta directa. Ver plano N° 1.

Una vez finalizada la carretera de Caracas a La Guaira en 1845, la primera del país, que afectaba de manera directa a Caracas y a todo comercio regional, la Diputación convocó al ingeniero Lutowsky, auxiliado por ingeniero Julián Churión, para proyectar, formar presupuesto e iniciar la pica de la carretera a los valles de Aragua, o carretera del Oeste (Junta de Caminos, 1851, pp. 35-36), que fue trazada por las abras del Guaire y del San Pedro. Su construcción se inició en 1854 y, al año siguiente, el Ejecutivo Nacional firmó con un contratista francés la construcción de esta carretera, a la que se le dio la mayor prioridad. En 1858 se concluyó el tramo hasta Los Teques (Arcila Farias, 1961), de manera que desde sus inicios se beneficiaron los pueblos cercanos de La Vega, Antímano y Macarao. Sobre las características de la vía da cuenta el banquero inglés Eastwick en 1864 "... la carretera es muy buena, y si alguna vez fuese reparada, no necesito decir que sería mejor. (...) Toda la vía mantiene un rápido descenso ..." (Eastwick: (53 y 236). Ver plano N° 1.

El camino del Sur hacia los valles del Tuy se había mantenido para recuas, no obstante, en 1842 el ingeniero Pedro Pablo Ascanio inició un proyecto carretero desde el pueblo de El Valle que pasaba por Hoyo de La Puerta –anticipa la actual autopista a los valles del Tuy– aunque en 1851 Lutowsky modificó el trazado por la quebrada de Maitana, cuyo recorrido es

de menor longitud (Junta de Caminos, 1851, pp. 21-22, 26-27). En 1852 se inició su construcción y ese año estaba casi finalizado el complejo tramo de Turmerito (Junta de Caminos, 1852, pp. 11-12). Aunque poco tiempo después los trabajos fueron paralizados por falta de fondos, el tramo cercano a Caracas fue considerado por el consejero Lisboa en 1857 como una “buena carretera” (Lisboa, 1993, p. 102). Lamentablemente, la insaciable corrupción reinante durante el monagato, impidió el desarrollo oportuno de esta carretera (Landa, 2014). Ver plano N° 2.

En 1857, el ejecutivo Nacional incrementó al 10 % el impuesto subsidiario que había sido establecido para la construcción de carreteras (Leyes y Decretos, 1857, p. 601). Para Caracas destinó: el 3 % de los recursos provinciales a la carretera del Oeste que se había contratado anteriormente con el francés Augusto Permachán; el 3 % a la carretera del Sur, que fue contratada en 1855 con Faustino Bermúdez, y el 1 % para la carretera del Este, contratada en 1855 con Felipe Jiménez. (Departamento del Interior y Justicia, 1858, pp. 44, 47). De estas designaciones sólo se conoce la culminación del tramo de la carretera del Oeste hasta los Teques. El monto de este impuesto y su asignación específica a cada carretera u otro proyecto, fue un hecho crucial en el desarrollo de las políticas nacionales en materia de obras públicas, ya que por primera vez, el Estado reconoció la magnitud de las cantidades requeridas para construir paralelamente obras de gran envergadura. Esto constituye una importante evolución con respecto a las políticas seguidas por los gobiernos deliberativos o paecistas que, debido a la escasez de recursos, construyeron en cada provincia una carretera importante al mismo tiempo.

De los caminos y tramos carreteros ejecutados en las cercanías de Caracas, algunos segmentos se construyeron con el método Mac Adam, cuyas ventajas fueron resaltadas por el ingeniero Julián Churión en un informe técnico de la Junta de Caminos en 1855 (Junta de Caminos, 1855, pp. 11-12) y por el ingeniero inglés Hugh Wilson, quien inspeccionó los primeros tramos de la carretera del Sur.

Las evidencias anteriores demuestran que para 1858 se habían proyectado y construido los primeros tramos carreteros de las cercanías de Caracas que comunicaban a la capital con los valles de Guarenas, del Tuy y de Aragua. Ello significó una evidente modernización de este territorio, y el primer paso hacia la consecución de las carreteras establecidas en los planes viales de la república temprana.

El ventajoso y rápido servicio ferrocarrilero

En 1854, cuando el desarrollo de las carreteras de la región de Caracas se encontraba aletargado, el Congreso mandó “... establecer un ferrocarril de La Guaira a Puerto Cabello pasando por Caracas y los Valles de Aragua” (Leyes y Decretos ..., 1981, p. 162). Este proyecto se ratificaría dos años después, y el Congreso autorizó al gobierno de José Tadeo Monagas a contratar las distintas líneas del “ferrocarril central de Venezuela” (Leyes y Decretos ..., 1981, p. 369). En 1857 el proyecto no se había realizado, como deja constancia el ministro de Interior y Justicia (Secretario del Interior y Justicia, 1856, p. 28), sin embargo, en 1858, el ministro informó sobre la “... colocación de los primeros rieles, hechos ya los trabajos previos de exploración.” (Departamento de Interior y Justicia, 1858, p. 17).

Aún cuando la obra no prosiguió, el plan había quedado establecido, y a medida que las líneas férreas se fueron construyendo durante el guzmanato y el gomecismo, los pueblos de Petare, Antímano, Las Adjuntas y Los Teques, disfrutaron de este “ventajoso y rápido servicio”.

1.4. Tierras redimidas

Además de la construcción de carreteras, la modificación del antiguo régimen de propiedad de la tierra también significó un paso importante hacia la modernización territorial. La aplicación del pensamiento liberal por parte de las élites conductoras de la república temprana condujo a la disolución paulatina de las tierras comunales que aún existían en el territorio cercano a Caracas. A continuación se presentan los principales aspectos del proceso de redención de los resguardos indígenas y de la enajenación de pocas tierras ejidales de Caracas.

Los indígenas de Venezuela son dueños exclusivos de aquellos terrenos que antes comprendían sus resguardos

En 1830, el régimen de propiedad de la tierra que existía en el territorio de la república venezolana era casi el mismo que durante el dominio colonial, debido a que el experimento grancolombiano, que había modificado la normativa con respecto a los ejidos y resguardos indígenas, fue de difícil cumplimiento. Durante trescientos años la monarquía española mantuvo tres formas esenciales de propiedad de la tierra: las pertenecientes a la Corona, las de propiedad privada absoluta y la propiedad comunal, que estaba constituida por las tierras ejidales de las ciudades y pueblos de españoles y las tierras comunales indígenas, denominadas resguardos (Arcila Farías, 1968).

En consonancia con el ideario liberal de la constitución de 1811, la extinción jurídica del régimen de propiedad comunal de la tierra se inició en los primeros momentos de la gesta independentista, y se manifestó con la redención de la propiedad comunal indígena y la municipal, a fin de favorecer la tenencia privada y el libre mercado de la tierra. La disolución de la propiedad comunal se inició con las tierras indígenas y fue claramente expresada en las constituciones de 1811 de Venezuela (Constitución Federal, 1812) y 1812 de la provincia de Caracas, que establecían la igualdad jurídica del indígena, la transformación de sus municipios en parroquias y la liberación de los resguardos. Estos se habían establecido durante la segunda década del siglo XVII (Landa, 2011), y ahora con gobiernos republicanos, los resguardos debían ser repartidos entre cada familia indígena. Estos proyectos fueron retomados por el Congreso de la Gran Colombia en 1821 (Cuerpo de Leyes de la Republica de Colombia, 1840) y por la República de Venezuela en 1836 (Cuerpo de Leyes ..., vol. 1, p. 255). La liberación de los diversos tipos de tierra de propiedad comunal fue encargada a las Diputaciones Provinciales, las que formularon los dispositivos jurídicos necesarios para llevar a efecto su extinción.

De acuerdo con la ley venezolana, la repartición de las tierras se realizaría de la siguiente manera: de doce a veinte fanegadas debían distribuirse para la expansión de la población, y el resto se dividiría en dos partes iguales: una para los propios del municipio a fin de mantener la escuela parroquial y los gastos que acarree la mensura y deslinde de los resguardos y la otra a ser repartida en partes iguales para cada miembro de una familia (Leyes y Decretos ..., vol. 1, p. 255). Inmediatamente, la Diputación de Caracas emitió una ordenanza para iniciar el proceso de mensura de estas tierras comunales, nombrar a los agrimensores (Diputación Provincial, 1836, pp. 83, 107) y al año siguiente, la Diputación sancionó otra ordenanza sobre la manera de arrendar los sobrantes de los de los resguardos (Diputación Provincial, 1837, pp. 113- 114). La inequidad de la ley y las ordenanzas, y los abusos y atropellos que sufrieron ciertas comunidades, entre ellas la de La Vega, causados por parte de algún gobernador y diputado, ocasionaron las airadas protestas de los pueblos indígenas de los valles de Aragua, del centro de la provincia de Caracas y de la provincia de Carabobo. Además de divulgar estos agravios, los indígenas como dueños absolutos que eran de sus resguardos, solicitaron permiso al Congreso para contratar ellos mismos las

mensuras y sólo aceptaron la asignación de las doce a veinte fanegadas para la expansión urbana (Todos los indígenas de Venezuela, 1839, pp. 1-6).

El decreto de abril de 1838 reformando el anterior, tomó en cuenta algunas de las observaciones de mayor importancia realizadas por estas comunidades y estableció en su artículo 1º. que: “Los indígenas podrán proceder á la división de sus resguardos como propietarios absolutos de ellos con arreglo á las leyes comunes ...”, dejando sin efecto las ordenanzas y resoluciones sancionadas por las diputaciones provinciales. (Cuerpo de Leyes, vol. 1, p. 408). A partir de ese momento, se inició un lento proceso de repartición de los resguardos indígenas en los pueblos de las cercanías de Caracas. Los casos mejor conocidos son los de La Vega (AGN, 1840, fº 4) y Antímáno (Carrasco, 2009); en otros como el de Petare la información es menos precisa (Concejo Municipal del Distrito Sucre, 1972, vol. 3., pp. 87-88) y sobre El Valle, se conoce que para julio de 1891 no se había procedido al repartimiento debido a los numerosos litigios que databan del periodo colonial (Gaceta Municipal, 1891).

Durante la república temprana, muchos de los resguardos indígenas que aún permanecían en posesión de los naturales se extinguieron. La manifiesta debilidad política de las ya disminuidas comunidades indígenas en el siglo XIX, fue un factor que incidió en la disolución de este tipo de propiedad comunal (Landa, 2012).

La enajenación de ... tierras que pertenezcan a los fondos provinciales o municipales

Por otra parte, la extinción de facto de los diversos tipos de tierra comunal de Caracas, denominadas ejidos, fue el resultado de un lento proceso histórico ocurrido casi desde que fueron señalados por el gobernador Diego de Osorio en 1594, hecho que fue tolerado por las autoridades pero que sin embargo no se legitimó durante el dominio colonial (Landa, 2010). Esta situación cambió en el periodo grancolombiano debido a la imperiosa necesidad de ingresos fiscales, y en 1825 se aprobó la Ley Orgánica Nacional de Rentas Municipales (Cuerpo de Leyes de la Republica de Colombia, 1840), que transformó los inalienables ejidos y dehesas en bienes de propios, cuya función era la recaudación de fondos fiscales. A partir de ese momento, el atributo de los ejidos como tierras inalienables e imprescriptibles desapareció, de manera que podrían ser redimidos al igual que los bienes de propios (Landa, 2010).

Este principio fue refrendado en la Constitución venezolana de 1830, en su artículo 161, numeral 13 que estableció “Resolver sobre la adquisición, enajenación o cambio de edificios, tierras o cualesquiera otros bienes que pertenezcan a los fondos provinciales o municipales.” (Cuerpo de Leyes, Decretos y Resoluciones ... 1833, p. xxxiv). Inmediatamente fue replicado en otros dispositivos legislativos, por ejemplo, las numerosas leyes orgánicas de rentas municipales. Igualmente fue aprobado en el ámbito provincial a través de diversas ordenanzas y resoluciones sancionadas por la Diputación Provincial de Caracas. En este sentido, las leyes de Rentas Municipales establecieron que el producto del arrendamiento de los ejidos y de los censos de los solares debían formar parte de las rentas municipales, en tanto que la resolución de 1834 (Diputación Provincial, 1834, pp. 61-64) y la ordenanza de 1854 (Diputación Provincial, 1854, pp. 24-25), fueron los instrumentos para llevar a la práctica las actuaciones impulsadas desde el Poder Ejecutivo. En efecto, la *Resolución de 9 de Diciembre de 1834*, que estuvo vigente hasta 1838, señalaba que “La pensión, cualquiera que sea, se considerará como el rédito de un capital impuesto á tres por ciento anual, capital que será redimido á voluntad del interesado” (Diputación Provincial, 1834, p. 63). Esta resolución causó la indignación del municipio y fue derogada porque “Ruinosos son los males que están causando a los intereses del común los efectos de la ordenanza de 9 de Diciembre de 1834.” (Concejo Municipal, 1838, p. 15), como consecuencia de los insignificantes

ingresos percibidos por concepto de cobro de capitales provenientes de la redención de solares y terrazgos del común y la pérdida consiguiente de las propiedades patrimoniales del municipio. De manera que se sancionó la *Ordenanza del 6 de diciembre de 1838* (Diputación Provincial, 1838, pp. 50-54), que llenó los vacíos jurídicos, perfeccionó las deficiencias de las anteriores normas provinciales y, principalmente, suprimió la redención de los bienes patrimoniales, de esta manera se legisló a favor del mantenimiento y conservación de los bienes y propiedades municipales.

La protección de las tierras ejidales continuó hasta que en 1854, en uno de los momentos de mayor profundidad de la crisis fiscal del monagato, se instituyó, nuevamente la redención de las tierras ejidales y solares del común. La ordenanza indicaba "... que es embarazosa la recaudación de estas propiedades, recomendando, por lo tanto, su redención" (Diputación Provincial, 1854, p. 24), de manera que nuevamente se abrió un período de extinción de las tierras patrimoniales hasta el fin de los gobiernos monaguistas. Este lapso de redención de ejidos condujo a la pérdida de importantes propiedades patrimoniales, por ínfimas cantidades que devengó el erario municipal (Landa, 2010). A partir de este momento, las tierras comunales de las ciudades y villas se transformaron en bienes patrimoniales sujetos al libre mercado de la tierra urbana y así continuó su extinción.

Entre 1830 y 1858 se produjo la redención de varios de los terrazgos importantes de propiedad municipal, sin embargo, la política de extinción de la propiedad ejidal de las ciudades fue espasmódica ya que se encontró con la oposición del municipio caraqueño, que evidentemente tuvo mayor poder que las disminuidas comunidades indígenas para mantener una parte de sus mermadas propiedades comunales.

2. IMÁGENES

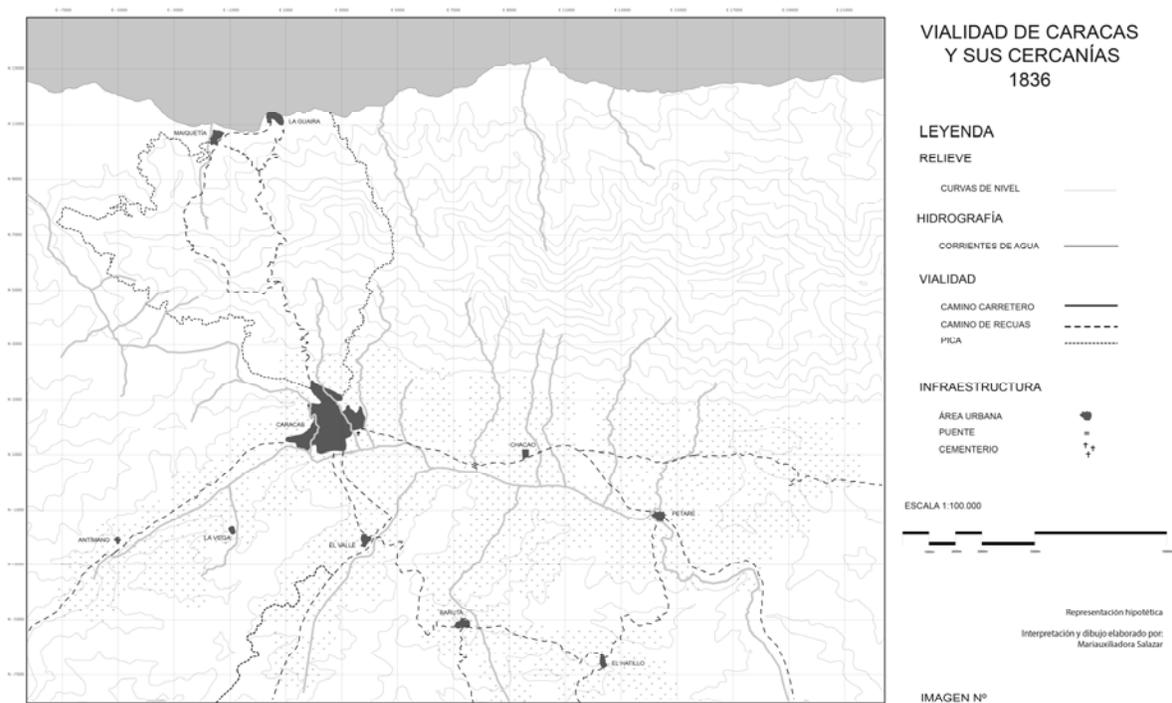


Imagen 1: vialidad en las cercanías de Caracas en 1836 (Elaboración propia)

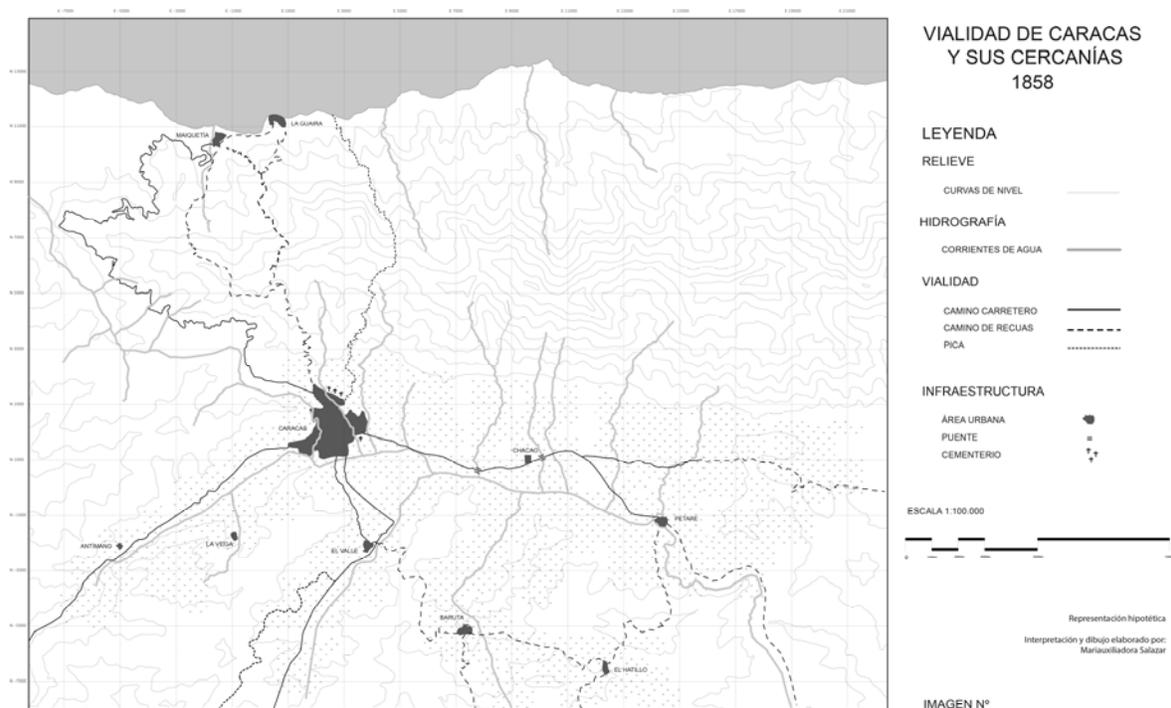


Imagen 2: Vialidad en las cercanías de Caracas en 1858. (Elaboración propia)

CONCLUSIONES PROVISIONALES

El análisis histórico el territorio que comprende las cercanías de la ciudad de Caracas entre 1830 y 1858, da cuenta de la existencia de importantes cambios modernizadores en sus estructuras espaciales y jurídicas, que se manifestaron principalmente en la construcción de carreteras y en la disolución de una parte importante de la propiedad comunal de la tierra que fue transformada en propiedad privada y por lo tanto estuvo sujeta al libre mercado de los bienes raíces.

Estos cambios fueron la consecuencia de las actuaciones ejecutadas principalmente por la Diputación Provincial de Caracas, una institución nueva que representó los intereses de las élites republicanas conductoras del estado liberal. No obstante las actuaciones prontas y decididas de la Diputación a lo largo de este período, sus ejecuciones siempre estuvieron condicionadas por los problemas presupuestarios, tanto por la escasez general de recursos del erario municipal, como por los modestos presupuestos nacionales dedicados a las obras públicas, a pesar de su evidente necesidad. Otro factor que impidió la realización eficiente de las obras en los lapsos establecidos fue la malversación y el dolo característico del período de los Monagas.

Las carreteras establecidas por la Diputación Provincial de Caracas en 1832, fueron las construcciones de mayor envergadura de la republica temprana y su principal logro. Para 1858, la mayor parte de la vialidad del territorio cercano a Caracas se había modernizado y estaba construida con pendientes y anchura de camino carretero, en ciertos tramos de mucha dificultad para las carretas. Varios puentes ayudaron a la comunicación expedita, con la excepción del inconcluso sobre el Guaire. Esto implicó grandes ventajas para los pueblos circundantes que producían y acudían al mercado caraqueño, pero especialmente para los

que exportaban sus producción. Únicamente Baruta y El Hatillo no gozaron de estos beneficios por su ubicación lejana a las nuevas carreteras.

La extinción del régimen comunal de la tierra, tanto municipal como indígena, fue un hecho trascendental en la historia de la propiedad caraqueña del suelo, ya que transformó las características de un tipo de dominio del suelo existente desde el período colonial. Se produjo en un lapso de casi treinta años, a pesar de la decidida actuación de la Diputación, incluso en el caso de los resguardos indígenas. La oposición del Concejo Municipal de Caracas jugó un papel importante en la relativa preservación ejidal. De manera que, también espasmódicamente, se acrecentó la cantidad de terrazgos que pasaron a formar parte del mercado moderno de la tierra rural de las cercanías de Caracas.

La modernización del espacio cercano a Caracas entre 1830 y 1858 fue un importante proceso histórico de avance y transformación territorial en función de las aspiraciones de las elites regionales y nacionales y de la aplicación de principios liberales, que estuvo condicionado por los relativamente bajos presupuestos nacionales y la voluntad política de cada gobierno.

La siguiente etapa de modernización llegaría durante el guzmancismo, cuando los ferrocarriles y carreteras planificados durante el monagato comenzaron a transitar en todas direcciones, y los puentes inconclusos del territorio cercano a Caracas fueron finalizados.

AGRADECIMIENTOS

Debo hacer dos agradecimientos especiales. Uno al Profesor Orlando Marín del Área de Historia y Crítica de la UCV y de la Universidad Simón Bolívar, por los valiosos datos suministrados sobre los resguardos indígenas de El Valle. El otro es a la estudiante de arquitectura María Auxiliadora Salazar, quien dibujó no sólo el plano topográfico e hidrográfico del territorio cercano a Caracas utilizando un método complejo e innovador, sino también los planos de vialidad de este territorio.

REFERENCIAS

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.

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

_____. (1968). El régimen de la propiedad territorial en Venezuela. *La obra pía de Chuao*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, pp. 10-49.

Archivo General de la Nación (AGN). (1840). Sección Civiles, Y, nº 2, fº 4.

Archivo Histórico de la Asamblea Nacional (AHAN). (1832). Diputación Provincial de Caracas, fº 219.

Benévolo, L. (1967). *Orígenes de la Urbanística Moderna*. Buenos Aires: Ediciones Tekne.

Carrasco, M. (2009). *Reivindicación de los ejidos en el Municipio Libertador, Distrito Capital*. Terra Nueva Etapa, vol. XXV, 38, 57-88.

Constitución Federal para los Estados de Venezuela. (1812). Hecha por los representantes de Margarita, de Mérida, de Cumaná, de Barinas, de Barcelona, de Trujillo, y de Caracas, reunidos en Congreso General. Caracas: Imprenta de Juan Baillio.

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.

Cuerpo de Leyes de la Republica de Colombia. (1840). Caracas: Imprenta de Valentín Espinal.

Cunill, P. (1987). Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la Republica.

Departamento de Interior y Justicia. (1858). Informe al Congreso de 1858 sobre el estado del Departamento de Interior y Justicia. Caracas: Imprenta de Jesús María Soriano.

Diputación Provincial de Caracas. (1834). Ordenanzas, Resoluciones y Acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas vigentes el día 10 de diciembre de 1834. Caracas: Imprenta Damirón.

_____. (1835).). Ordenanzas, Resoluciones y Acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas de 1835. Caracas: Imprenta de V. Espinal.

_____. (1837). Ordenanzas, Resoluciones y Acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas en su reunión constitucional de 1836. Caracas: Imprenta de V. Espinal.

_____. (1839). Ordenanzas, Resoluciones y Acuerdos de la Diputación Provincial de Caracas en su reunión ordinaria de 1838. Caracas: Impreso por Tomás Antero.

_____. (1854). Ordenanzas, Resoluciones y Acuerdos de la Honorable Diputación Provincial de Caracas expedidas en 1854. Caracas: Imprenta de Ramón Alcalde Piña.

Eastwick, E. (1959). Venezuela o apuntes sobre la vida de una república sudamericana con la historia del empréstito de 1864. Caracas: Banco Central de Venezuela.

Gaceta Municipal (1891). *Disposición del juzgado de 1ª instancia en lo civil sobre partición de unos terrenos pertenecientes a indígenas de El Valle*. Caracas: 2 de julio de 1891, N° 171.

González Antías, A. (1984). Chacao un pueblo en la época de Bolívar, 1768-1880. Caracas: Academia Nacional de la Historia.

Junta de Caminos de la Provincia de Caracas. (1851). Memoria que presenta a la H. Diputación Provincial de Caracas en 1851 la Junta de Caminos de la provincia. Caracas: Oficinas Tipográficas de Briceño y Campbell.

_____. (1852). Memoria que presenta a la H. Diputación Provincial de Caracas en 1852 la Junta de Caminos de la provincia. Caracas: Imprenta de Félix Esteban Bigote.

_____. (1855). Memoria que presenta a la H. Diputación Provincial de Caracas en 1855 la Junta Superior de Caminos de la provincia. Caracas: Imprenta de Vicente Manzo.

Landa, I. (2014). *La construcción vial de la región de Caracas entre 1830 y 1858*. Trienal de Investigación FAU 2014, HP-8. Caracas.

_____. (2012). *Estructuración territorial del valle de Caracas: trescientos años de ordenamiento colonial y republicano*. X Seminario ACIUR, pp. 1-15. Bogotá.

_____. (2011). Poblamiento colonial, ciudades, pueblos y tierras en el valle de los Caracas. Caracas: UCV, FAU.

_____. (2010). Los ejidos de la ciudad de Caracas entre 1594 y 1864. Caracas: Universidad Central de Venezuela, FAU-CDCH.

Leyes y decretos de Venezuela. (1981). Caracas: Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, vol. 3, 1851-1860.

Lisboa, M.M. (1993). Relación de un viaje a Venezuela. Caracas: Biblioteca Ayacucho.

Martín Frechilla,, J. J. (1994). *La construcción como memoria*. Urbana, 14-15, 91-101.

_____. (1999). *El urbanismo como disciplina para la modernización. Caracas 1870-1958*. Modelos para desarmar. Caracas: U.C.V., C.D.C.H.

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 Nº 8, pp. 149-195.

Peraza, J. F. (1983). Breve bosquejo histórico del municipio El Hatillo, Distrito Sucre del Estado Miranda. Caracas: Comisión de Educación y Cultura del Distrito Sucre.

Secretario del Interior y Justicia. (1836). Exposición que dirige al Congreso de Venezuela en 1856 el Secretario del Interior y Justicia. Caracas: de A. Damiron.

_____. (1856). Exposición que dirige al Congreso de Venezuela en 1836 el Secretario del Interior y Justicia. Caracas: Imprenta y Litografía Republicana de Federico Madriz.

Shapiro, J. S. (1965). Liberalismo. Su significado e historia. Buenos Aires: Paidós

Smith, A. (1794). Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. Valladolid, Oficina de la viuda e hijos de Santander.

Sociedad Económica de Amigos del País. (1835). Anuario de la Provincia de Caracas de 1832 a 1833. Caracas: Imprenta de Antonio Damirón.

_____. (1958). Memorias y Estudios, 1829-1839. Caracas: Banco Central de Venezuela

Todos los indígenas de Venezuela. (1839). Observaciones que hacen los indígenas de varios pueblos contra el proyecto de decreto que está discutiendo la honorable Cámara del Senado sobre repartimientos de resguardos de indígenas. Caracas: Imprenta de Tomás Antero.

Zawisza, L. (1980). La Academia de Matemáticas de Caracas. Caracas: Ministerio de La Defensa.

_____. (1988). Arquitectura y Obras Públicas en Venezuela. Siglo XIX Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República. Vol. 2.