

EL CAMINO REAL DE LOS ESPAÑOLES DE LA GUAIRA A CARACAS

Dra. Tamara BLANES MARTÍN*, Lic. Oscar DÍAZ MAYORAL, Arq. Alfredo
PREZIOSI, Lic. Gladys PEREIRA y Arq. Daniela RIVERA

**Miembro de ICOFORT. tblanes@cubarte.cult.cu*

INTRODUCCIÓN

En el convenio de colaboración del Ministerio de Cultura de Cuba y el Instituto de Patrimonio de Cultura de Caracas, Venezuela, tuvo presente cursos de superación profesional que pertenecían a la Cátedra Regional UNESCO de Ciencias de la Conservación Integral de los Bienes Culturales para América Latina y el Caribe, otorgada al Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología, en La Habana, Cuba, desde 1995. “Metodología y rehabilitación de fortificaciones hispanas del Caribe”, es el título de uno de estos cursos que fue impartido por la doctora Tamara Blanes sistemáticamente en Venezuela con el objetivo de desarrollar la formación profesional para la recuperación de las fortalezas situadas en sus costas y ruta terrestre de este país, de gran valor histórico y patrimonial.

El curso desarrollado entre febrero y marzo de 2005, creó las bases para la recuperación de dos grandes monumentos de Venezuela: el Camino Real de los Españoles de la Guaira a Caracas, del siglo XVI, hoy insertado en el Parque Nacional de El Ávila, y el castillo de San Felipe de Puerto Cabello, del siglo XVIII, donde tuvo lugar la firma de la paz de Venezuela en el siglo XIX. El primero estaba en condiciones precarias y el segundo abandonado.

Se formaron dos equipos de estudios multidisciplinarios encaminados a crear sus respectivos expedientes que sirvieran de base para emprender los proyectos de rescate, conservación y uso de estos monumentos y se dejaron sentadas las bases para su

recuperación en diversos organismos y organizaciones del país.

Cada expediente contenía investigaciones históricas, arqueológicas, identificación de materiales y técnicas de construcción, y temas de comunicación, gestión y turismo.

El equipo del Camino Real de los Españoles, que es el que nos ocupa, estuvo liderado por el Lic. Oscar Díaz Mayoral, presidente de la “Asociación Camino Real de los Españoles”, el arquitecto Alfredo Preziosi, la economista Gladys Pereira y la arqueóloga Daniela Rivera.

En diversos períodos, el Camino Real de los Españoles fue intervenido puntualmente. Arqueólogos reconocidos de Venezuela realizaron notables investigaciones arqueológicas y se hicieron numerosas publicaciones sobre esta ruta histórica.

Con la creación de la “Asociación Camino Real de los Españoles”, fundada en mayo de 2000, comienza otra etapa de trabajo y de recuperación. Traza como principales objetivos contribuir a la conservación, protección y puesta en valor de su patrimonio cultural y natural para el crecimiento armónico, integral y sustentable de la comunidad autóctona y, al mismo tiempo, para preservar sus valores históricos, naturales y agrícolas. En ese período, se trabaja a pasos acelerados para su revalorización. Se busca apoyo en el Instituto de Patrimonio Cultural de Caracas, en la Oficina Nacional de la UNESCO y en otros organismos consultivos. En ese momento, la Fundación Carolina de Venezuela y la World Monuments Fund, estaban trabajando en un proyecto para una futura ayuda financiera para la Guaira, en cuyo proyecto se trata de incorporar el Camino Real de los Españoles. Se organizan pequeños grupos de hombres de la comunidad, para recuperar determinados tramos del Camino que fueron frecuentemente afectados por las lluvias, sobre todo cuando ocurrieron los trágicos deslaves que dejaron sepultados algunos sectores de la zona de la Guaira en 1999.

El equipo de la Asociación se ocupa de elaborar las Fichas de Identificación y de Promoción proporcionada por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales para el Camino Real de los Españoles que fue presentada en este Comité Científico, en Madrid, por la doctora Tamara Blanes, profesora, coautora y asesora del presente trabajo para su aprobación y difusión a través de su página Web. Por otra parte, pretendía que este Camino Real fuera incorporado en el Proyecto del Camino Real Intercontinental, de gran

dimensión y que abarcaba en lo fundamental, las principales ciudades de la región del Caribe. En este caso se trata de la Guaira, que fue el puerto comercial y oficial de Caracas, la capital de Venezuela y donde la Flota española hacía escala eventual para intercambiar las mercancías que llegaban de España y viceversa. Y por último, también ofrecía la posibilidad de ampliar la red del Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales en Venezuela, tarea que era difícil desplegar por la gran extensión de su territorio.

Los valores históricos, naturales y arqueológicos que identifican a esta Ruta como un Itinerario Cultural están fundamentados en las investigaciones históricas y arqueológicas:

HISTORIA DEL CAMINO REAL DE LOS ESPAÑOLES

El Camino Real de los Españoles es un Monumento Nacional localizado en el sector montañoso de la Guaira a Caracas, hoy ubicado en el Parque Nacional El Ávila, en Venezuela.

El pico oriental de la serranía del Ávila tiene 2 640 metros de altura y en el pico Naiguatá 2 765; su altura media es de 2 000 metros sobre el nivel del mar. Su entorno es eminentemente rural, donde se distinguen terrazas de cultivo, sembradíos, sistemas de parcelación y uso del suelo.

El paisaje es predominantemente natural con algunos pequeños asentamientos agrícolas.

El Camino Real cruza la “fila maestra” o crestas de la cordillera, en donde se visualiza hacia el norte, una hermosa franja de costa donde se encuentra Maiquetía, lugar donde hoy está ubicado el aeropuerto internacional de Caracas, el puerto de la Guaira y el mar Caribe que se pierde en el horizonte. Hacia el sur se distingue, en todo su esplendor, el valle donde se ubica la ciudad de Caracas y su zona montañosa.

Las condiciones para su acceso son más favorables por la Puerta de Caracas aunque también se puede entrar por el litoral, desde Maiquetía, su antiguo acceso, por una zona llamada Quenepe, que es la entrada al Parque Nacional. El camino de la Guaira hacia Maiquetía se ha perdido totalmente por el desarrollo urbano (véase Figuras 1 y 2).



Figura 1. Antiguo acceso zona Quenepe, hoy entrada al Parque Nacional

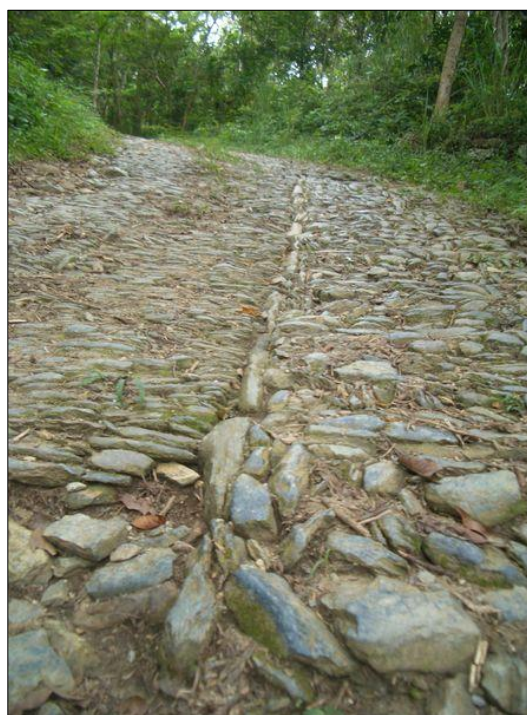


Figura 2. Camino Real empedrado

Trabajos arqueológicos realizados en la zona anteriormente por Emanuele Amodio, Rodrigo Navarrete y Ana Cristina Rodríguez, (1997) demuestran que en la época precolombina, existían pequeños senderos transitados por los indígenas que vivían en el valle: Caracas, Tarmas, Teques, Taramaynas, Charagotos, Meregotos, Moriche, Arahuacos y Quiriquires (Oviedo y Baños, J. de, 1820). Sus habitantes lo usaban para tener acceso a los ríos y al mar que eran las principales vías de comunicación entre las comunidades y el medio idóneo para intercambiar productos alimenticios o manufacturados como textiles, cerámicas, herramientas líticas y materias primas exóticas como las conchas marinas. Éstos aprovechaban las fallas naturales del sistema montañoso para estos senderos y también les brindaba recursos alimenticios, agua potable y materia prima necesarias para su subsistencia.

Con la llegada de los primeros exploradores españoles, estos senderos indígenas se convierten en las vías principales de acceso al mar, por lo que tuvieron que ampliarlos y adecuarlos para facilitar el paso con animales de carga, transformándose en caminos de recuas. Toda persona que llegara a la ciudad de Caracas o al puerto de La Guaira tenía que

transitar por esta Ruta.

En 1567 se funda la ciudad de Santiago de León de Caracas por el Capitán Diego de Losada. Su ubicación geográfica era bastante complicada; las montañas del Ávila, situadas al norte, las separaba del puerto de la Guaira, único lugar que podía vincularse con el comercio, con el resto de las colonias del Caribe y con las poblaciones costeras de Venezuela.

En 1578 ya se menciona un primer tramo del Camino Real que se establece entre Caracas y Nuestra Señora de Caraballeda, a unas tres leguas de la Guaira. Aquí había cerca de 30 km de camino tortuoso y unos 16 km en línea recta.

La mano de obra para su construcción fueron los vecinos de la montaña, los indios encomenderos y hasta negros. Para su financiamiento se tomaban los impuestos cobrados por la venta de vino que se ofrecía en distintos puntos del Camino Real, y luego por el comercio gestado en estos predios.

Existía un sistema de alarma ante el peligro de la llegada de corsarios y piratas. Se tiraba un tiro de mosquete que se repetía en distintos puntos hasta llegar a Caracas que luego fue suplantado por un tiro de cañón. No obstante, este sistema fue burlado por el pirata inglés Amyas Preston en 1595 que, al llegar a Macuto, cerca del puerto de la Guaira, utiliza el camino indígena por Galipán, y baja a Caracas donde saquea y quema la ciudad.

En 1596 el Cabildo de Caracas decide reparar el Camino Real y cerrar los caminos alternos para tener un mejor control de las personas y mercancías que entraban y salían de Caracas. Estas medidas beneficiaban la monopolización del mercado y el control militar.

Los indígenas que quedaban en la región son utilizados en la agricultura; aquí se producían cueros, trigo, zarzaparrilla, caña de azúcar y algodón. Gran parte del trigo, era exportado, junto con los cueros hacia las Antillas. Estas mercancías transitaban por el Camino Real a lomo de mula.

Actas de Cabildo han revelado sobre el arreglo del Camino Real en varios períodos del siglo XVII. Este se consolida pero no su condiciones de tránsito. Comienza en la Puerta de Caracas, al sur, y termina en Maiquetía, al norte, con una longitud aproximada de 12 Km.

En el siglo XVIII se inicia una nueva etapa. La amenaza de los ingleses se empeora en la primera mitad de este siglo, sobre todo con el peligro del ataque de Charles Knowles en 1743.

Diez años después se propone mejorar la composición del Camino. De España se recibe, en 1755 el “Tratado legal y político de los caminos públicos” del experto español Fernández de Meza, que ofrecía un plano general de la red radial de los caminos españoles que salían de Madrid, material que les serviría de base para mejorar el Camino Real. Por Real Cédula de 1756 se ordena finalmente su mejoramiento. (AGI, Santo Domingo, leg 716)

El empedrado se perfecciona en la segunda mitad del siglo XVIII y nombran para ello al ingeniero militar Juan B. Gayangos Lascari, director de las fortificaciones de Venezuela. (AGI Caracas, 182). Al morir este ingeniero en 1762, es sustituido por otros ingenieros que, siguiendo los lineamientos más importantes de Fernández de Meza, adaptan el Camino Real a las características de la serranía. En esta época se perfecciona la construcción de sus dos entradas, por el norte y el sur. Los materiales utilizados en el empedrado provenían de las canteras locales y para su protección se prohíbe cortar leña, construir potreros en el camino y pastar ganado, entre otras medidas.

En el gobierno de José Solano y Bote y el conde Miguel Roncalli, trabajan para dotar a la Guaira de un sistema moderno de defensa para el puerto de la Guaira y la entrada a Caracas. Los criterios era que, para defender a Caracas, había que proteger el puerto de la Guaira y no el Camino Real.

Estos criterios cambian en 1777, cuando aparece una figura muy importante que renueva todos los sistemas defensivos de la región del Caribe, el ingeniero militar Agustín Crame, el cual elabora un Plan de defensa para la Provincia. Éste pensaba que había que reforzar las defensas de las montañas, previendo que el enemigo burlara las de la Guaira. Lo más relevante fue el proyecto de fortificación que hizo para La Cumbre, con obras menores de campaña, apropiadas para las montañas.

Con la creación del Real Consulado en Caracas, en 1793, se promueve la construcción de una carretera, en especial de Caracas a la Guaira. A partir de este año se estudia un trazado para su construcción y se explora un nuevo camino por Macuto, a pocos kilómetros de la Guaira por la costa.

Con los proyectos de esta carretera, se inicia la decadencia del Camino Real. Fue un momento histórico en que Caracas aumentaba el número de población, desarrollaba su centro urbano, aumentaba el comercio y, por tanto, se suscitaba una ocupación productiva de la serranía con conucos y trapiches que exigían la construcción de caminos secundarios que alimentaran las principales vías de comunicación.

Entre 1803 y 1804 se nombran en la Dirección General de Caminos, a Carlos del Pozo, y los trabajos de arreglo del Camino Real, a Manuel Sánchez de Soto que son los últimos trabajos que se realizan en esta ruta serrana. El empedrado se hace en “pisonos de repleño empedrado”, y se construye un sistema de desagüe en piedra.

Con la construcción del primer camino carretero (hoy conocido como la carretera vieja de la Guaira) (véase figura 3), concluido en la primera mitad del siglo XIX, el Camino Real pierde definitivamente su función rectora. Al restarle funcionalidad, el flujo de los viajeros disminuye y una parte de este Camino sería utilizado por pobladores y agricultores.

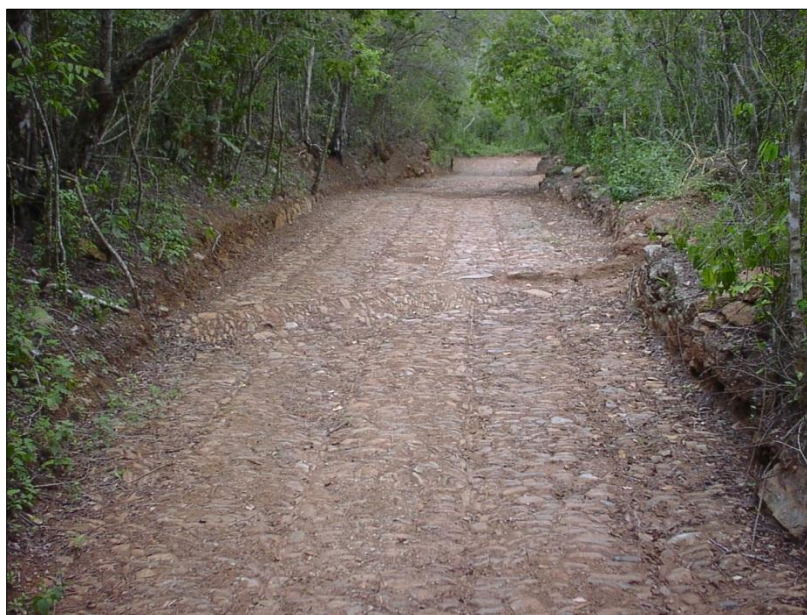


Figura 3. Camino Real

VALORES ARQUITECTÓNICOS

Las construcciones militares del Camino Real de los Españoles, son creadas para controlar el tránsito de personas, de mercancías y defender a la ciudad de Caracas de ataques enemigos. Además, se realizan otras construcciones civiles para prestar apoyo a las personas que transitaban por el camino a la ciudad o hacia el mar. Los lugares donde se construyen dependieron de la importancia económica y estratégica que tuvieron en determinados períodos históricos.

Construcciones militares

Con el proyecto de Agustín Crame, queda definitivamente estructurado el perfil del Camino Real de la Guaira a Caracas, en las últimas décadas el siglo XVIII. Fueron necesarios casi dos siglos y medio para alcanzar este resultado, pero finalmente Caracas pudo tener una vía segura de salida al mar. (Emanuele Amodio, Rodrigo Navarrete, Ana Cristina Rodríguez, 1997: 102, 107). Hoy estas fortificaciones están en ruinas.

Castillo Negro

Al oeste del camino se levanta esta fortificación a una altura de 1 470 metros sobre el nivel del mar. Desde este punto se podía vigilar el puerto de La Guaira. Su diseño era cuadrangular Su construcción es posterior a 1777, fecha del proyecto defensivo de Agustín Crame.

El Portachuelo (o La Atalaya)

De acuerdo al plan elaborado por Crame, Miguel González Dávila dirige la construcción de esta estructura defensiva, a un kilómetro del Castillo Negro y a una altura de 1 413 metros sobre el nivel del mar. Desde aquí era posible vigilar el Camino Real y mantener comunicación visual con el Castillo Negro y el fuerte de San Joaquín de la Cumbre.

San Joaquín de la Cumbre

Este era el principal baluarte del Camino Real, a 1 420 sobre el nivel del mar. Se encuentra en plena cúspide del cerro, a tres leguas de Caracas y en un lugar donde concurrían todos los caminos que conducían a la ciudad. Agustín Crame le atribuía el rol principal de la defensa de Caracas (véase figura 4).



Figura 4. Camino Real. Restos fuerte San Joaquín de la Cumbre

Estaba destinado para campamento del Capitán General. Aquí funcionaba una alcabala para el control e identificación de los extranjeros que transitaban por el Camino. Por su importancia fue el que más mantenimiento y cuidado se le dio.

Se construye un barracón de tapia y rafas de 21 varas de largo y 7 de ancho, con corredor. Tenía un salón y dos cuartos cubiertos de teja. En el extremo de la montaña que mira el Portachuelo o La Atalaya, se construye el reducto de tierra y fajina revestido de mampostería con medios baluartes de 45 varas de lado para colocar la artillería que daba hacia el Camino Real. (Relación de Miguel González Dávila, 1784. AHM, 5-3-12-8).

En 1787 se hacen reparaciones importantes por Don Fermín Rueda, que encuentra banquetas y gran parte del revestimiento interior de los muros principales. Estas obras se concluyen en 1791.

Salto del Indio

El Salto era la fortificación que ofrecía mayor seguridad. Más que una obra de ingeniería era un paso que formaban dos pequeñas colinas interpuestas en mitad de la vía. Entre una y otra se levanta un puente.

Sufre transformaciones con el tiempo. Sus parapetos se renuevan; un foso se abre delante la puerta que mira a la Guaira donde se coloca un puente. Se levanta un cuerpo de guardia, un aposento para el oficial, un polvorín, una cocina y un común o letrina. Se describe que su piso es terraplenado con hormigón y se hace una explanada de madera para colocar dos cañones.

En 1822 el Coronel William Duane, describía esta obra “de buena mampostería, con sólidos contrafuertes” y continuaba diciendo que “allí se hace alto frecuentemente a causa de la majestad y belleza de la perspectiva” (véase figura 5). (Perdomo Terrero, F. y M.G. Núñez, 1983: 127).



Figura 5. Ruinas del Salto del Indio.

Castillo Blanco

Un poco más hacia Caracas se encontraba también esta fortificación que, según se dice, desde aquí se podía visualizar la Plaza Mayor de Caracas.

Construcciones civiles

Las construcciones civiles como La Venta, Tabacal y Guayabal, cumplían una función de apoyo, provisión y descanso para los viajeros.

La Venta

La Venta funciona como posada hasta la segunda mitad del siglo XVIII, aunque continúa habitada durante el siglo XIX y, de manera esporádica, durante la primera mitad del siglo XX. En esta segunda etapa sirvió como establecimiento comercial para los campesinos locales y también como vivienda.

Fue adaptándose a cada una de las funciones que fue cumpliendo durante la historia. Algunas estructuras menores desaparecen mientras que la estructura central se mantiene como vivienda. En el siglo XX sufre un acelerado deterioro hasta que fue restaurada en 1978.

Tabacal

Se encuentra a 1 km de La Venta. Aunque no hay evidencia documental, según los testimonios de las personas de la zona dicen que se trató de una posada colonial y que permaneció habitada hasta principios del siglo XX. Esta estructura no ha sido intervenida.

Guayabal

A menos de 1 km. de Tabacal, se encuentra la casa principal de la antigua Hacienda Guayabal, al borde del Camino Real. La casa ha tenido modificaciones debido a su uso habitacional, pero no ha sido restaurada, por lo que la mayor parte de su construcción mantiene su diseño inicial. Se utiliza como hacienda de café y mantiene aún el patio para su secado y otros aditamentos propios de esta función. En gran parte de su espacio interior se conservan los pisos originales de piedra y paneles, cubierta, puertas y ventanas (véase Figuras 6, 7 y 8).

VALORES ARQUEOLÓGICOS

Los estudios arqueológicos han evidenciado muestras del período prehispánico, hispánico, republicano y moderno.

Existen tres tipos de “Sitios” o Yacimientos de interés arqueológicos: los sitios de “*asentamiento*”, como el de La Venta, Tabacal y Guayabal, lugares donde se han realizado la mayoría de los trabajos arqueológicos; los *sitios “de paso”*, que constituyen todo el recorrido del Camino y corresponde a la estructura, es decir, a la disposición de las piedras y a los canales de drenaje; y los *sitios “militares”*, como Castillo Negro, Portachuelo, San

Joaquín de la Cumbre, Salto del Indio y Castillo Blanco.



Figura 6. Hacienda Guayabal



Figura 7. Hacienda Guayabal con secaderos



Figura 8. Restos arqueológicos Hacienda Guayabal

Período prehispánico

Aunque en la región montañosa se han encontrado evidencias de manifestaciones rupestres, de material cerámico o lítico, sin embargo, en los alrededores del Camino Real, no se han encontrado muestras que indiquen la existencia de un sitio de habitación indígena. La escasez de datos descriptivos ha impedido rastrear alguna ubicación geográfica o espacial del territorio de cada uno de los grupos indígenas que habitaron en la zona.

Período hispánico-colonial (1500 – 1830)

El material arqueológico recolectado en las prospecciones y excavaciones de 1997 en los sitios de La Venta, Tabacal y Guayabal, se dividieron en dos grandes grupos cerámicos: la “Arcilla cruda” y la “Porcelana europea”.

1. El grupo de “*Arcilla Cruda*” del siglo XVI hasta el XVII, es en su mayoría de tecnología indígena. La tecnología indígena cerámica continúa siendo usada en diversas regiones de Venezuela como expresión de una tradición que, histórica y funcionalmente, sigue siendo eficaz y para usos diversos.

Para los arqueólogos uno de los principales indicadores cronológicos e históricos, es la presencia de este tipo de evidencia cerámica, ya que las tecnologías de este periodo correspondían al proceso de experimentación y mejoramiento de las técnicas españolas y las aprendidas durante la conquista árabe. A este tipo de cerámica se le conoce como *Mayólica* y *Faenza*. Se le suman las cerámicas inglesas, conocidas como *Earthware*, y las holandesas conocidas como *Delf*. Estas cerámicas europeas se encuentran en mayor número en Tabacal, seguido por la Venta y finalmente en Guayabal, que conforman elementos ajenos al Camino, pero indudablemente fueron utilitarios para los viajeros.

2. El grupo de las “*Porcelanas europeas*” data del siglo XVIII hasta bien entrado el siglo XX. Las de tipo decorativo se llaman, *Shell-edge* o borde de concha, que imitaba en el borde las ondulaciones propias de una concha marina, así como la superficie corrugada de la misma. También se encuentra el *Hand painted* o pintado a mano, con motivos florales (véase figura 9).

En su mayoría, el vidrio se identifica en las botellas de bebidas alcohólicas. Entran en esta clasificación también las botellas medicinales, de perfume, los vidrios de ventanas y espejos. Se pueden identificar algunas técnicas de manufactura y la impresión de sellos o inscripciones en las bases de las botellas. En la Hacienda Guayabal, se encontró un basurero de la segunda mitad del siglo XVIII y el siglo XIX con estos elementos.

El metal identifica las hebillas, dedales, clavos, balas, monedas, prendedores, eslabones de cadenas y otros objetos. Estos elementos ornamentales y utilitarios

ayudan a realizar las reconstrucciones de la indumentaria, los trabajos manuales y elementos propios de construcciones, como las militares. En excavaciones del Camino fue encontrada una moneda española fechada en 1774 (véase figura 10), con la efigie de Carlos III y, en su reverso, el escudo de España, entre otra gran cantidad de objetos.

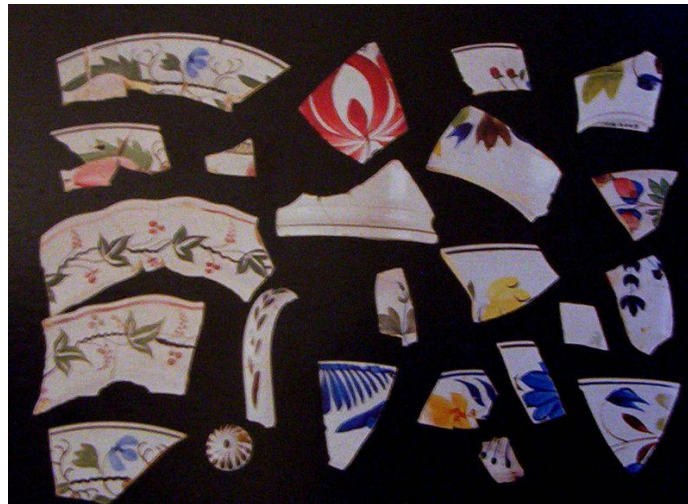


Figura 9. Restos arqueológicos coloniales



Figura 10. Moneda española

Republicano (1830 d.C. – 2000 d.C.)

El material arqueológico de esta época es variado pero en menor cantidad que de épocas anteriores. Está conformado por cerámica, vidrio y metal, pero corresponde a lo que en arqueología se conoce como “basurero contemporáneo”, ya que las mayores concentraciones de material se encuentran en las inmediaciones de los poblados y sembrados cercanos.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL CAMINO REAL

En el estudio y prospección realizados en el año 2005 por los alumnos del mencionado equipo, se analiza el estado de conservación que en ese período era regular. Algunos tramos del empedrado del Camino habían desaparecido, otros habían sido reconstruidos y otros se conservaban en buen y regular estado. Las construcciones militares estaban en ruinas y las intervenidas habían adolecido de una adecuada restauración. Las construcciones civiles estaban abandonadas exceptuando la Hacienda Guayabal que contaba con una iniciativa particular de convertirla en una Fundación Cultural en un entorno natural, con el objetivo de rescatar el patrimonio cultural y natural del Camino Real y realizar actividades encaminadas a su revalorización (véase figura 11,12 y 13).



Figura 11. Trabajo comunidad



Figura 12. Curso de Formación en La Cumbre



Figura 13. Paisaje de Maiquetía

Aún el Camino Real mantenía la autenticidad espacial, es decir, la traza, así como sus senderos alternos.

La conservación del entorno era buena porque no acudían muchas personas que pudieran agredirlo. Predominaba un ambiente sano y lejano de la contaminación ambiental así como el clima propio de la serranía, puro y agradable. El campo mantenía la siembra principalmente de hortalizas de origen canario desde la época de la colonia y los paisajes conservaban su autenticidad, con sus hermosas visuales donde predomina el mar hacia el norte, la ciudad hacia el sur y el entorno rural que estaba relativamente inalterable. No existían construcciones que dañaran y agredieran sus visuales.

Propuestas de actuación

Rescatar este patrimonio era fomentar la sustentabilidad de este Camino Real como un componente de identidad cultural y como un elemento de desarrollo económico y social empleando la naturaleza, la cultura y la arquitectura representativos de la historia de Venezuela.

Por estas razones se generó un conjunto de acciones que pueden enunciarse de la siguiente forma:

1. Formular una propuesta de rescate y uso social de los monumentos
 - Identificar el patrimonio tangible e intangible del Camino Real
 - Determinar el uso sustentable

2. Lograr compromisos institucionales

- Determinar actores y gestores del proceso.
- Lograr la participación de la comunidad interesada.

3. Efectuar un plan integral de conservación y desarrollo

- Definir el territorio del Camino Real sobre la base de los valores culturales, históricos y naturales de su entorno.
- Definir niveles de intervención permitido por zona: natural, cultural y agrícola.
- Definir programas y políticas de conservación.
- Planear la rehabilitación física del patrimonio tangible.
- Lograr equipamientos culturales para ofrecer mayores y mejores servicios a la comunidad y aumentar el bienestar social.

4. Desarrollar el nivel de socialización y difusión

- Lograr que los habitantes de la zona se vinculen a su patrimonio y generen nuevas alternativas de desarrollo a partir de su identidad cultural.
- Propiciar una mejor ocupación del tiempo libre.
- Generar fuentes alternativas de trabajo a través de un patrimonio productivo.

Medidas esenciales inmediatas

Rescatar en una primera etapa, el tramo de La Pastora - La Cumbre. Esta propuesta permitía consolidar una ruta eco-histórica que facilitara la expansión recreativa de los venezolanos, en especial de los caraqueños. Que cumpliera una labor educativa transmitiendo los valores del patrimonio histórico y ambiental y fortaleciera los sentimientos de identidad y de pertenencia.

Había sido diseñada bajo criterios de desarrollo endógeno y sustentable, que permitiera involucrar a la comunidad en las actividades de servicios para mejorar su calidad de vida aprovechando los recursos existentes de forma responsable. La ruta eco-histórica implicaba habilitar servicios de transporte desde La Pastora, guías y la construcción de un centro de interpretación en la Cumbre para el visitante. Todas estas funciones serían realizadas por los habitantes de la zona que garantizara un manejo responsable del impacto ambiental.

El proyecto de esta primera etapa de trabajo contemplaría la recuperación integral del camino con sistemas constructivos simples:

Restauración. Consolidar y restaurar los monumentos para crear un interés por el visitante hacia la conservación del patrimonio histórico, arquitectónico y arqueológico. Implicaría el rescate de las ruinas del reducto de San Joaquín, La Atalaya, Castillo Negro, El Salto y La Venta.

Paisajismo. Consolidar en toda la Ruta una adecuada vegetación, que mostrara de manera educativa, la flora propia del lugar.

Senderos de interpretación. Crear paseos guiados en donde se trataran temas ecológicos, históricos y culturales.

Señalización. Mantener al visitante informado.

Vialidad. Consolidar sectores donde se encontrara el Camino Real original en buen estado y ejecutar su nueva vialidad acorde con las condiciones del sitio.

Cunetas. Canalizar las aguas de lluvia.

Muros de contención. Para contener derrumbes.

Servicios. Garantizar los servicios básicos para el visitante, como baños, tomas de agua, estacionamiento, áreas de recreación y campamento.

Protección jurídica, administrativa y social

El entorno donde se encuentra ubicado el Camino Real de Caracas - La Guaira constituye un valioso patrimonio natural que afortunadamente forma parte de las Áreas Naturales protegidas de Venezuela (ANAPRO), y del sistema de Áreas Bajo Régimen de Administración Especial (ABRAE).

En diciembre de 1958 se decreta el conjunto montañoso Parque Nacional El Ávila. En mayo de 1974 aparece otro decreto de ampliación, protegiendo así toda la región montañosa con una serie de normas y leyes, que si bien no son específicas para su conservación, si han ayudado a que no se deteriore. En el reglamento de uso de este Parque Nacional, el Camino Real está regulado como Zona de interés histórico, cultural y paleontológico.

Este marco legal ha permitido proteger, de cierta manera, los monumentos, aún cuando no cuentan con un plan integral de conservación.

Todas estas medidas de protección ambiental transmiten la importancia del valor natural que representa este sitio, porque conserva las condiciones del paisaje del Camino Real prácticamente intactas y una significativa presencia de flora y fauna, con especies endémicas.

CONCLUSIONES

- Es una Ruta donde ocurrió un proceso de intercambio comercial, social y cultural durante más de dos siglos y medio.
- Ejemplifica la evolución de una sociedad, que comienza con la presencia indígena y continúa con el período de colonización hispana.
- Tiene una particular infraestructura económica que posibilitó:
 - Conformar una Ruta para una función de tráfico de mercancías, que llegaba desde otro continente sistemáticamente.
 - Llevar a efecto un flujo permanente de tránsito de comerciantes, viajeros y hasta de revolucionarios de la época independentista.
 - Gestar un proceso de intercambio permanente de culturas y de influencias.
 - Crear planes defensivos evolucionados por reconocidos ingenieros militares que tuvieron una trascendencia importante en España y en el resto de la región, desde el siglo XVI hasta finales del XVIII.
- Es un lugar donde tiene bien definido su existencia: rural, paisajística, arquitectónica y arqueológica, que representa momentos o etapas de su evolución histórica.
- Caracteriza un camino que fue susceptible a cambios hasta llegar a una adecuada funcionalización.
- Constituye una Ruta que formó parte de un comercio intercontinental, surgido en el siglo XVI con la Flota comercial española hasta su extinción, en el siglo XVIII. Su función posibilitó la conexión de muchas ciudades portuarias del Caribe.

- Estos elementos conformaron una identidad autóctona y, a su vez, de la región del Caribe.

Sin lugar a dudas, el Camino Real de los Españoles pudo considerarse un Itinerario Cultural.

BIBLIOGRAFÍA

- Humboldt, A. de. (1985) *Viaje a las regiones equinocciales del nuevo continente*. Monte Avila , Caracas. 5 tomos.
- Menéndez Pidal, G. (1951) *Los Caminos en la historia de España*. Cultura Hispánica, Madrid.
- Nunes Dias, M. (1971) *El real consulado de Caracas (1793-1810)*. Academia Nacional de la Historia, Caracas.
- Olavarriaga, P.J. de. (1965) *Instrucción general y particular del estado presente de la provincia de Venezuela en los años 1720 y 1721*. Academia Nacional de la Historia, Caracas.
- Oviedo y Baños, J. de (1820) *Historia de la conquista y población de la provincia de Venezuela*. Caracas.
- Perdomo terreno, F y M. G. Núñez. (1983) *Monumentos históricos del Distrito Federal*. Venalum, Caracas.
- Rivero, M. R. (1980) *Camino a la mar*. Concejo municipal del Distrito Federal, Caracas.
- Suarez, S.G. (1978) *Fortificación y defensa*. Camino Real. Academia Nacional de la Historia, Caracas.
- Vegas, F. y otros. (1984) *El continente de papel. Venezuela en el Archivo de Indias*. Fundación Neumann, Caracas.