

Gestión y mantenimiento de la infraestructura vial y de obras públicas a través del Trabajo Personal Subsidiario en Venezuela. El caso de Mérida. 1828-1925.¹

Management and of road infrastructure and public works through the Subsidiary Personal work in Venezuela. The case of Merida 1828-1925

Rivero Hidalgo, Yanixa

.Centro Iberoamericano de Estudios Provinciales y Locales (CIEPROL. Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela.

E-mail: yanixa@ula.ve

Recibido: 12/01/2017/ Aceptado: 30/01/2017

Resumen

Esta investigación tiene como objetivo general el estudio sistemático de la manera en que se gestionaba y conservaba la infraestructura vial y de obras públicas en Venezuela, con particularidad en el análisis de las características del trabajo subsidiario en el ámbito urbano y rural emeritense de 1828 a 1925, investigación que hizo posible valorar el impacto de esta modalidad tributaria en el mejoramiento, desarrollo y fortalecimiento de espacios públicos en el escenario urbano y rural emeritense.

Asimismo, se debe señalar que el tema objeto de estudio cuenta con una escasa bibliografía, por lo cual la investigación descansa fundamentalmente en información obtenida en fuentes primarias, resguardadas en el Archivo Histórico del Estado Mérida, en el Archivo Municipal del Palacio de Gobierno del Estado, en especial en los libros que contienen las Actas de Sesiones entre 1854 y 1925; y en el fondo documental del Archivo de la Alcaldía del Municipio Libertador del Estado Mérida. Asimismo, se acudió a las fuentes documentales ubicadas en la Biblioteca Nacional Febres Cordero.

Palabras Clave: trabajo personal subsidiario, urbano, rural, impuesto, caminos, vialidad, obras públicas.

Summary

This research has as general objective the systematic study of the way in which the road infrastructure and of public works in Venezuela was managed and maintained, with particularity in the analysis of the characteristics of the subsidiary work in the urban and rural emeritense field from 1828 to 1925, A research that made it possible to assess the impact of this tax modality on the improvement, development and strengthening of public spaces in the urban and rural emeritense.

Likewise, it should be noted that the subject under study has a scarce bibliography, so the research rests mainly on information obtained in primary sources, protected in the Historical Archive of the State of Mérida, in the Municipal Archive of the State Government Palace, Especially in the books containing the Acts of Sessions between 1854 and 1925; And in the documentary fund of the File of the Mayor's Office of the Municipality of Libertador Mérida. Likewise, we go to the documentary sources located in the National Library Febres Cordero.

Keywords: subsidiary personal work, urban, rural, tax, roads, road, public works.

1. Introducción

El punto de partida en el estudio del desarrollo de una determinada ciudad debe partir del conocimiento sistemático de su proceso histórico de conformación. Sin ese discernimiento los cambios carecen de una orientación bien definida, sin bases concretas y reflejan muchas veces intentos frustrados o errores de difícil rectificación. No se puede cambiar lo que no se conoce. De ahí la importancia que para la ciudad de Mérida tiene el rescate de su historia.

En tal sentido, y fundamentándonos en planteamientos de autores como Medina, Álvarez y González (2000) se advierte que los estudios de historia regional han aumentado considerablemente en Venezuela, y en forma progresiva se convierten en una necesidad que no solo tiene que ver con los requerimientos de orden educativo sino que se despliegan a los niveles de interpretación de fenómenos regionales (dinámico, demográfico, político, cultural, entre otros) y atraen la atención de los planificadores para aplicarlos a sus investigaciones sobre regionalización administrativa, planes de desarrollo y otros. (p.6).

De acuerdo al discernimiento de estos autores, la historia regional y local es siempre la historia de los hombres que se realizan en sociedades concretas, es decir, son las localidades y las regiones las escalas donde mejor se pueden apreciar los acontecimientos pertinentes a la sociedad, pero sin descuidar que están insertas en un ámbito nacional, por tanto, es menester, no descartar el contexto nacional al pasar a la escala regional, la cual permite una mejor comprensión del pasado, del presente y del futuro de sus sociedades. La historia regional debe ser concebida como un nutriente de la historia nacional, como parte integral de la reconstrucción y valoración histórica de la nación.(p.20).

El estudio del Trabajo Personal Subsidiario, circunscrito a la historia nacional, regional y local, se ocupa del impuesto especial establecido en la legislación venezolana en la primera mitad del siglo XIX que tuvo como propósito solventar problemas de infraestructura urbana y rural. En el caso de Mérida, consistió en la obligación de los vecinos hombres de las diferentes parroquias merideñas y con edades comprendidas entre 18 y 60 años, de contribuir anualmente con una cuota especial, en dinero o en trabajo personal, el cual se destinaba a la realización, reparación, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial y obras públicas de Mérida, es decir, a la apertura y composición de los caminos y puentes; construcción y refacción de edificios públicos; limpieza y mejora de plazas, cárceles y escuelas; cementerios; arreglos de calles, edificación y reparación de templos y otras obras públicas. .

2. El Trabajo Personal Subsidiario

2.1. Definición

Como ya se ha expresado y fundamentándonos en Rivero (1998) el Trabajo Personal Subsidiario consistió en la obligación de los vecinos hombres de las diferentes parroquias venezolanas con edades comprendidas entre 18 y 60 años, de contribuir anualmente con una cuota especial, en dinero o en trabajo personal, el cual se destinaba a la realización, reparación, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial y obras públicas de Venezuela, es decir, a la apertura y composición de los caminos y puentes; construcción y refacción de edificios públicos; limpieza y mejora de

plazas, cárceles y escuelas; cementerios; arreglos de calles, edificación y reparación de templos y otras obras públicas.(p.56)

3. Trabajo Personal Subsidiario en el medio urbano y rural merideño

En lo concerniente, al estudio cualitativo o interpretativo de las características del Trabajo Personal Subsidiario en el escenario urbano y rural de Mérida y la proyección que tuvo en el ámbito local y regional en el periodo de estudio (1828-1925), es necesario considerar que durante la colonia, todo el siglo XIX y primeras décadas del XX Mérida, como el resto de los centros urbanos del país, experimentó el obstáculo de la incomunicación, tanto interna como externa; sin lugar a dudas, uno de los principales problemas que padecía Venezuela, situación que limitó su desarrollo integral.

Igualmente, en las ciudades existían grandes limitaciones respecto al acomodamiento de sus espacios públicos, como calles y plazas, al igual que la pobre existencia de servicios básicos que apenas comenzaban a instalarse en las últimas décadas de la Venezuela decimonónica.

La inexistencia de una red de comunicación se convertía en un problema social, en la medida que las fuerzas productivas son frenadas y limitadas por tal situación. Por esta razón se realizaban esfuerzos tendientes a hallar soluciones concretas para solventar el problema. Así, en el transcurso de estos años las autoridades trataron de fomentar y promover una infraestructura vial y urbana que permitiese el desarrollo y expansión de la economía venezolana. En el caso de Mérida, tanto la Gobernación como la Asamblea Legislativa, Diputación Provincial y Concejos Municipales deliberaban para aportar soluciones tendientes a superar las dificultades causadas por la incomunicación. No obstante, a pesar de coordinar esfuerzos para abrir nuevos caminos y carreteras, construir puentes o mejorar los ya existentes, tuvieron muy poco éxito, debido a que la ciudad andina no poseía suficientes rentas; además, de enfrentar la falta de créditos y la de un fondo permanente destinado a tales obras.

4. Reglamentación y organización del impuesto por Trabajo Personal Subsidiario

La insuficiencia de recursos económicos y de la expansión de la economía regional hizo necesario que la gobernación provincial de Mérida arbitrara los medios y sistemas extraordinarios para acometer por su propia cuenta los trabajos que debían realizarse en la vialidad y obras públicas merideñas. Esto motivó a las autoridades regionales legislar a favor de la construcción y mejoramiento de las vías, por lo cual establecieron en la jurisdicción merideña un impuesto especial y directo conocido como el Trabajo Personal Subsidiario, contemplado en la legislación nacional. En tal sentido, la Gobernación de Mérida delegó en el Concejo Municipal del Distrito Libertador todo lo relacionado al cuidado de las vías públicas, por lo que esta Institución tuvo entre sus funciones velar por la construcción, limpieza y desarrollo de toda la vialidad de la región merideña. Hasta ese entonces, esa institución no disponía de los recursos financieros para superar el problema vial y urbano, por lo que se limitó única y exclusivamente a la refacción de los caminos vecinales y a la construcción y reparación de puentes. Esta circunstancia se atribuye principalmente a que durante todo el siglo XIX, la difícil situación económica de la corporación municipal problematizó la atención de la escasa red comunicacional.

De esa manera, por ordenanza minuciosa, el gobierno de Mérida decidió la instalación y regularización del impuesto de Trabajo Personal Subsidiario en todo el territorio. De acuerdo al criterio de Pérez (1980) "... este sistema había dado en los Estados que componen la Unión Americana y en especial en los Estados de New York, tan fecundos resultados que posteriormente fue puesto en práctica en nuestro territorio" (p.7).

Es así, como el Trabajo Personal Subsidiario se instauró en toda la jurisdicción merideña desde el temprano siglo XIX, específicamente desde el año 1828 y estuvo vigente hasta el año 1925, cuando el presidente Juan Vicente Gómez ordenó su eliminación. Se insiste en señalar que el Trabajo Personal Subsidiario era un impuesto especial directo y obli-

gatorio que debían pagar todos los habitantes masculinos de Mérida. Consistía en la obligación de todos los vecinos hombres que habitaban en cada una de las parroquias que conformaban cada uno de los distritos que integraban la región y con edades comprendidas entre 18 y 60 años, incluyendo los extranjeros. La contribución anual consistía en dinero o en trabajo personal para la apertura, construcción y mejoramiento de la infraestructura vial y urbana y obras públicas del Estado Mérida.

El Concejo Municipal del Distrito Libertador del Estado Mérida haciendo uso de las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica del Poder Municipal, a través de la Resolución sobre el Trabajo Personal Subsidiario a favor de Caminos y Obras Públicas (1844) estableció que el impuesto por Trabajo Personal Subsidiario debía ser cumplido por:

Todos los vecinos hombres con edades comprendidas entre 18 y 60 años que viven en la diversas parroquias merideñas están obligados a concurrir a este trabajo por el orden que se le señale...este servicio se realizará sólo una vez al año, durante cuatro días en un lapso de ocho horas diarias con dinero o en trabajo personal para el mejoramiento de los caminos y demás obras públicas...con exclusión de los pobres de solemnidad y a juicio de la autoridad local, que no podrían recibir contribuciones pecuniarias en compensación del servicio. (p.29)

En tal sentido, se observa claramente, que de acuerdo a la forma en la que se administraba el impuesto de Trabajo Personal Subsidiario, las vías comunicacionales y las obras públicas merideñas debían ser mantenidas por los vecinos hombres como una contribución al Estado, sobre esto Picón (1970) plantea:

Los vecinos de los Andes reparan su necesario camino hacia el lago costeándose su alimentación y realizando un trabajo subsidiario personal...y muchas veces se ven obligados a utilizar sus propias herramientas para emprender los trabajos destinados a desarrollar y fomentar las vías de comunicaciones, sin recibir ningún tipo de remuneración por parte del Estado. (p.15)

Por otra parte, es menester inferir, que la legislación sobre el impuesto de Trabajo Personal Subsidiario exceptuaba a las mujeres y a los varones menores de 18 años y mayores de 60 años; mientras, los comprendidos entre estas edades que no tenían como pagar la cuota en dinero o sufrían de algún impedimento físico que les obstaculizaba contribuir en trabajo personal, debían comprobarlos. También estaban exentos de ese impuesto los individuos de pobreza notoria; los jornaleros y demás hombres cuyo salario no excedía de tres bolívares (3,00 Bs.) diarios; asimismo, los que tengan libre administración de sus bienes; los empleados públicos que desempeñan cargos concejiles y los miembros de las juntas de subsidios.

Sin embargo, la Ordenanza del 24 de Noviembre de 1852 que reglamentaba el impuesto subsidiario, solo exceptuaba a las mujeres, a los hombres mayores de años y a los esclavos; y las leyes sobre Trabajo Personal Subsidiario correspondientes a los años 1877, 1906, y 1917 exceptuaban a los militares o ciudadanos vecinos del distrito que hayan trabajado en el servicio de la guardia nacional o guardia militar acantonada en el Estado Mérida, por un lapso de tres meses seguidos durante el año a que corresponda la contribución, debiendo presentar su comprobante en la boleta expedida por el ciudadano presidente del Estado. Estas leyes también exceptuaban a los padres de familia que tuvieran bajo su patria potestad, por lo menos a uno o dos hijos de la edad que requería la ley para prestar el servicio personal². Por su parte, el Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales (1920), únicamente exceptuaba “a los que ejerzan cargos concejiles y a los que se encuentren físicamente impedidos...los cuales comprobaran debidamente ante el Concejo Municipal o ante la Junta Comunal respectiva...y por supuesto a las mujeres...” (p.4).

En relación la contribución por Trabajo Personal Subsidiario variaba de acuerdo a la capacidad económica de los individuos, llegando a oscilar de uno a cinco jornales, cada jornal era equivalente a la cantidad de dinero que se pagaba a un trabajador por un día de labores en la época en se recaude dicha contribución. Así tenemos que la ordenanza de 1852 sobre impuesto subsidiario, estipulaban que los vecinos y habitantes

que tengan las cualidades requeridas para ser elector y los que tengan las rentas de estos aunque no sepan leer ni escribir, deben contribuir con cinco jornales; los que tengan las cualidades de sufragante parroquial y los extranjeros aportarán con una cuota de tres jornales, los que tengan la edad de 18 años y carezcan de los requisitos para sufragar, con una cuota de dos jornales. Por su parte, la Ley sobre Trabajo Personal Subsidiario (1877) valoraba el jornal a cincuenta céntimos para todos los contribuyentes, mientras que la correspondiente al año 1897 lo valoraba a razón de tres bolívares. Sin embargo, la pertinente al año 1882, la estipulaba a cinco bolívares por colaborador. En lo concerniente a las leyes sobre Trabajo Personal Subsidiario referente a los años 1906 y 1917 estimaban el jornal a razón de dos bolívares por cada contribuyente.

El Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales (1920) le atribuye a al Concejo Municipal que después de recibir las listas subsidiarias elaboradas por las juntas comunales (antes juntas de subsidio) respectivas debían proceder a la clasificación de los ciudadanos que debían satisfacer la contribución subsidiaria, sujetándose para tal efecto a las siguientes reglas:

1. Los dueños de fincas rurales cuyo valor exceda a 100.000,00 bolívares, pagarán 20 tareas.
2. Los dueños de fincas rurales cuyo valor exceda a 60.000,00 bolívares y no lleguen a 100.000,00 bolívares, pagarán 16 tareas.
3. Los dueños de fincas rurales cuyo valor exceda a 40.000,00 bolívares y no lleguen a 60.000,00 bolívares, pagarán 12 tareas.
4. Los dueños de fincas rurales cuyo valor exceda a 24.000,00 bolívares y no lleguen a 40.000,00 bolívares, pagarán 8 tareas.
5. Los dueños de fincas rurales cuyo valor exceda a 16.000,00 bolívares y no lleguen a 40.000,00 bolívares, pagarán 6 tareas.

6. Los dueños de fincas rurales cuyo valor exceda a 10.000,00 bolívares y no lleguen a 16.000,00 bolívares, pagarán 5 tareas.
7. Los dueños de establecimientos mercantiles cuya patente mensual exceda de 40.000,00 bolívares, pagarán 7 tareas.
8. Los dueños de establecimientos mercantiles cuya patente mensual exceda de 24.000,00 bolívares y no pase de 40.000,00 bolívares, pagarán 5 tareas.
9. Los dueños de establecimientos mercantiles cuya patente mensual sea o exceda de 10.000,00 bolívares y no lleguen de 24.000,00 bolívares, pagarán 3 tareas.
10. Los industriales pagarán de 2 a 3 tareas a juicio del Concejo Municipal o de la respectiva Junta Comunal
11. La clase proletaria, que la constituye para los fines del pago del impuesto, todos los ciudadanos comprendidos en ningunas de las clases anteriores, pagarán de 1 a 2 tareas, a juicio del Concejo Comunal o de la Junta Comunal. (p.4).

Del mismo modo, la legislación sobre el Trabajo Personal Subsidiario instituía que los contribuyentes que se negaran a pagar la cuota de jornales asignados, eran multados agregándoles más jornales a los que se les había asignado y en caso de negarse a saldar la multa impuesta eran privados de su libertad por un arresto no menor de 24 horas hasta la completa satisfacción de la contribución. De igual manera instaure, que los individuos que pagaban su servicio subsidiario en trabajo personal, eran obligados a trabajar una vez al año durante cuatro días consecutivos, en un lapso de ocho horas diarias. El jornalero que no cumpla con las horas establecidas por la legislación sin causa justificada perdía el trabajo realizado durante el día.

Igualmente, es necesario aclarar, que la legislación sobre el impuesto subsidiario establece, además, la manera como debía ser utilizado el

mencionado impuesto; así tenemos, que el impuesto era empleado en la apertura y composición de caminos y puentes que servían al tráfico interparroquial; en la construcción y refacción de edificios públicos como casas municipales, cárceles, escuelas, hospitales; en la limpieza y mejora de los cementerios; en la composición y reparación de calles, cañerías, plazas y acueductos; en la edificación y refacción de templos y demás obras de interés urbanístico; y en la ayuda y composición de los caminos hacia aldeas y caseríos más importantes de Mérida. También instituye que se debía emplear para mantener en completo aseo las poblaciones y sus arrabales.

Por otra parte, se debe señalar, que la legislación sobre este impuesto le designa especial importancia, en primer lugar, a la apertura y conservación de los caminos merideños, así como a los puentes que se encontraban en ellos o se debían construir, y en segundo lugar, a las demás obras públicas de la región. Esto se observa claramente en el artículo 1 de la Ordenanza sobre Trabajo Personal Subsidiario (1852), el cual establece:

Se aplique a favor de la reparación de los caminos públicos de la provincia, de su apertura, conservación y perfección, lo mismo que a los puentes y otras obras públicas a juicio de los respectivos Concejos Municipales y Juntas Comunales, el trabajo personal subsidiario (p. 1).

De la misma manera, la legislación sobre impuesto subsidiario, además, acordaba la forma de invertir lo recaudado en dinero en la compra de herramientas y materiales necesarios para los trabajos de la obra; en el salario de los peones cuando se agotaba la lista de los que debían prestar el servicio personal; en el pago de los sobrestantes o de quien dirigía la construcción; en los gastos de escritorio de la Junta de Subsidio; en la comisión del administrador o tesorero que era de un 5% en las parroquias foráneas y de un 3% en la capital del distrito. El Concejo Municipal era la única institución autorizada para decidir la inversión de los jornales que eran pagados en dinero al igual que los que eran pagados en trabajo personal. Asimismo, era la única corporación que una vez agotado el subsidio de un determinado año que podía exigir anti-

cipadamente parte o todo el servicio subsidiario del año siguiente, del mismo modo, era la única institución que podía resolver lo conveniente cuando una obra requería el curso de dos o más distritos por estar situada en un límite común. También debía rendir junto a las juntas de subsidio los informes necesarios sobre el empleo dado a los fondos del impuesto subsidiario tanto a la legislatura como presidente del estado. Es menester indicar, que la contribución que se debía pagar por Trabajo Personal Subsidiario variaba de acuerdo a la capacidad económica de los individuos, llegando a oscilar de uno a cinco jornales; cada jornal era equivalente a la cantidad de dinero que se pagaba a un trabajador por un día de labores en la época que se recaude dicha contribución. Asimismo, se reglamentaba que aquellos hombres que no cumplan con el impuesto subsidiario en los días que se le asignaron para esto, deberán sufrir la multa de ocho reales, siempre y cuando no lo justifiquen.

También, se establece que los contribuyentes que pagaban su servicio subsidiario en trabajo personal, debían trabajar una vez al año durante cuatro días consecutivos, en un lapso de ocho horas diarias. El jornalero que no cumplía con las horas diarias establecidas por la ley sin causa justificada perdía el trabajo realizado durante el día.

El Trabajo Personal Subsidiario era administrado en cada distrito de la entidad merideña por una Junta de Subsidio, la cual era nombrada por el concejo municipal respectivo en los primeros días del mes de enero de cada año. Es decir, que esta institución delegó en las juntas de subsidio. Cada junta debía estar integrada por el Jefe Civil de la parroquia quien era el encargado de presidirla y por dos vecinos que supieran leer y escribir; uno ejercía como secretario y el otro como tesorero. También se debían nombrar tres suplentes. Las juntas de subsidio debían realizar por lo menos dos sesiones al mes y cada vez que fuera necesario a juicio de su presidente, para clasificar a los hombres nuevamente avecinados y tenían entre sus funciones formar las llamadas listas de subsidio, es decir, el padrón o nómina de los vecinos hombres que habitaban en una determinada parroquia y con edad para tributar, y de esta manera hacer efectivo el cobro del impuesto. Otra de las funciones que cumplían las juntas de subsidio era la de informar al Concejo Municipal del

distrito sobre los caminos y obras públicas de mayor necesidad para la localidad, el costo aproximado en jornales y en dinero, y el tiempo estimado para su ejecución. De acuerdo a la Ley sobre Trabajo Personal Subsidiario (1882) establecía que las juntas de subsidio debían colocar en este informe las obras en las cuales se debe invertir lo recaudado por este impuesto en el siguiente orden: en primer lugar, los caminos públicos que servían para tráfico en las parroquias vecinales y los puentes necesarios; en segundo lugar, la construcción y refacción de la casa municipal, cárceles o locales para la escuela; en tercer lugar, la limpieza y mejora de los cementerios públicos; en cuarto lugar, la composición de calles; y en quinto lugar, la composición de los caminos hacia aldeas y caseríos importantes de la misma parroquia. Sin embargo, el Consejo Municipal era la única institución autorizada por la legislación para decidir las obras en las cuales se debían invertir el impuesto subsidiario; una vez que el concejo municipal dictaminaba las obras, la Junta de Subsidio procedía a su ejecución, para lo cual nombraba a un sobresistente o caporal, quien se encargaba de dirigir y vigilar la construcción de la obra. Además de todo lo ante expuesto, la Junta de subsidio estaba en la obligación de rendirle al Concejo Municipal una relación circunstanciada del número de jornales personales cobrados, la cantidad que en dinero se había invertido y del estado de la obra en ejecución. Asimismo, debían obligar a los ciudadanos cuyos nombres se omitieran por cualquier circunstancia al formar la lista subsidiaria, a satisfacer su contribución. La Junta de Subsidio, también tenía entre sus funciones la responsabilidad de comprar las herramientas necesarias para realizar el trabajo subsidiario, informando a la institución municipal a través de un inventario detallado lo comprado y su valor. No obstante, y de acuerdo a lo estipulado por la Ley del Trabajo Personal Subsidiario (1917) eran a los concejos municipales a los que les correspondía decidir las compras de las herramientas y no así a las juntas de subsidio.

Es necesario revelar, que mediante el Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales del año 1920 se establece la eliminación definitiva del funcionamiento de las juntas de subsidio: "al entrar en vigencia este reglamento, cesarán en sus funciones las juntas de subsidio nombradas por el Concejo Municipal y se acuerda

que las funciones realizadas por éstas debían ser desempeñadas en adelante por las juntas comunales". (p.10)

5. Contribución del Trabajo Personal Subsidiario para la construcción y mantenimiento de caminos y demás obras públicas merideñas en el siglo XIX.

Mérida, al igual que el resto de Venezuela, a partir de la desintegración de la Gran Colombia, en 1830, volvió a las viejas modalidades del periodo colonial. Es así, como durante gran parte del siglo XIX continuó organizada de acuerdo a los esbozos políticos-administrativos coloniales. Para ese entonces y tomando el criterio de Niño (1989):

Estaba compuesta por los cantones de Mérida, capital de la provincia, Mucuchíes, Ejido, Bailadores, La Grita, San Cristóbal y Táchira, las ciudades de Mérida y La grita, las Villas de Mucuchíes, Ejido, Bailadores, San Cristóbal, Lobatera y San Antonio de Cúcuta y, la treintena de parroquias que formaban parte de los cantones antes señalados. (pp. 33-34).

En lo concerniente a la contribución por Trabajo Personal Subsidiario en la construcción de la vialidad rural y urbana y demás obras públicas de Mérida para el siglo XIX, se debe decir, que solo se cuenta con fuentes que hacen referencias al impuesto subsidiario a partir de 1828; antes de esa fecha, no existe en los archivos de la entidad emeritense dato alguno que evidencie su existencia.

Así pues, en la Memoria que dirige el Gobernador de la Provincia de Mérida a la honorable Diputación Provincial, en 1849, informa que "el Trabajo Personal Subsidiario se aplicó en la reconstrucción de Lobatera, destruida por un terremoto el 26 de febrero de 1849" (p.6).

Para 1853, en la Memoria del Gobernador de la Provincia de Mérida comunica, que gracias a lo recaudado por concepto del impuesto subsidiario:

Existe hoy un camino bastante regular, y muy corto, que facilita la comunicación y el servicio administrativo con El Morro, y otros pueblos inmediatos...es bastante bueno lo hecho, una obra capaz y un piso firme, susceptible de grandes mejoras con el tráfico...este ramo ha producido con regularidad el efecto propuesto en la última ordenanza que lo regulariza. Lo recaudado en efectivo es empleado en herramientas y otros menesteres, con los brazos de los que trabajan por sí y con el todo de la autoridad se ha logrado que los caminos y puentes y demás obras públicas de Mérida que estén en regular estado... (pp. 8-9-26).

Tomando en cuenta el criterio de Rivero (1998) en relación con la contribución del Trabajo Personal Subsidiario a la construcción y mantenimiento de los caminos y demás obras públicas en las parroquias urbanas de Mérida – Sagrario, Milla, El Llano y Arias- se debe decir en lo referente a la parroquia El Llano que los contribuyentes por impuesto subsidiario, frecuentemente debían trabajar o aportar dinero para la composición del camino que conducía desde la parroquia El Llano a la parroquia El Morro. Es así, como el Concejo Municipal del Distrito Libertador acordó que lo recaudado en 1861 por concepto de ese canon en ambas parroquias, se utilizaría única y exclusivamente en la construcción de dicho camino. Asimismo, dictaminó que lo recaudado en el año 1865 en la parroquia El Llano, se consagraría a la composición de los caminos del Morro y Ejido, autorizando al Jefe Municipal para la realización de la obra. Asimismo, para el año 1870, estimó necesario acreditar al Jefe Civil de la parroquia El Llano para que realice la recaudación de los jornales suficientes para la composición del camino entre esta parroquia y la de El Morro, en el trayecto que le corresponde. El Concejo Municipal designó el sobretaste que debía encargarse de la dirección de estos trabajos, quien debía comunicar este acuerdo a la Junta de Subsidio de El Morro para que de este modo se cumpliera lo dispuesto por la Ley (pp. 78-79). Los contribuyentes de la parroquia El Llano también trabajaron en la construcción y refacción de los puentes existentes entre la ciudad de Mérida, La Punta y Ejido, sobre los ríos Chama, Albarregas, la Fría y en el puente Santa Bárbara.

El 31 de octubre de 1890 el Jefe Civil de la parroquia El Llano envió un oficio al Presidente del Concejo Municipal, participándole que el puente sobre el río Albarrega en el camino que conduce a la Otra Banda en la aldea Santa Bárbara se encuentra totalmente terminado y al servicio del público. En dicha obra se invirtió gran parte de lo recaudado durante ese año por concepto del impuesto subsidiario. Los vecinos hicieron peticiones anuales al Concejo Municipal del Distrito Libertador para que les concediera una parte del impuesto a fin de edificar la iglesia parroquial, por lo que en los años 1854, 1861 y 1890, esta institución destinó lo recaudado por Trabajo Personal Subsidiario a la construcción y refacción del templo, además de la composición de los caminos.

Por su parte, Samudio (2012), sostiene que la cotización recaudada por concepto de impuesto subsidiario para la parroquia El Sagrario, para el año 1890, se destinó a la mejora y arreglo de la cuesta que por la calle Vargas y de Lora conducen al río Albarregas, y el sobrante se utilizó en la composición de la calle la Igualdad. Del mismo modo, el Concejo Municipal del Distrito Libertador aprobó que el recaudo subsidiario correspondiente a esta parroquia para el año 1895 se destinara a la apertura de la cuesta que conduce al río Albarregas, pero por las calles Igualdad, de Lora y Rángel, a la limpia de la plazoleta El Carmen y a las calles que estaban más enmotadas. (p. 40).

A través de los Libros de Actas de Sesiones del Concejo Municipal del Distrito Libertador (1890-1897) se observa que esta institución municipal, acordó distribuir las 462 tareas subsidiarias de esta parroquia de la siguiente forma:

200 tareas para la refacción, limpieza y aseo de los edificios públicos del distrito, 62 tareas para la limpieza de la plaza Bolívar, 100 tareas para la limpieza y composición de las cuestas que conducen desde el Sagrario al río Albarregas y las 100 tareas restantes se reservan para lo que ocurra en el curso del año.(p.10).

Por otra parte, en los libros que contienen las Actas de Sesiones (1854-

1925) localizadas en el Archivo Municipal del Palacio de Gobierno del Estado Mérida, se encuentra una variada información sobre las obras públicas en las cuales se empleó el subsidio correspondiente a la parroquia Milla, de esta manera tenemos que para el año 1894 el Concejo Municipal del distrito libertador estableció que las 718 tareas subsidiarias se distribuyeran de la siguiente manera:

200 tareas para el cequión que conduce el agua limpia a la población, 100 tareas para el camino nacional partiendo desde la Columna Bolívar; 100 tareas para ayudar a la refacción del templo; 50 tareas para el camino el Vallecito; 49 tareas para el camino de la Hechicera; 20 tareas para la calle de la Hoyada desde la Cruz Verde hacia arriba; y los 149 restantes para cualquier emergencia. (p.8).

Los vecinos de esta parroquia a menudo se dirigieron al Concejo Municipal de Mérida pidiéndole se les concediera parte del impuesto subsidiario de Milla para ser utilizado en la composición de las calles, caminos, cuestas y para el embellecimiento de la Plaza de Milla. Sin embargo, la mayor parte del impuesto se utilizó en las refacciones del camino nacional que conduce al Estado Trujillo y del camino vecinal que va al Vallecito, el Valle y la Culata.

En relación al impuesto por Trabajo Personal Subsidiario perteneciente a la parroquia Arias se empleó fundamentalmente en la composición del camino nacional.

Por otra parte, el Concejo Municipal del Distrito Libertador del Estado Mérida, también tenía jurisdicción sobre Tabay, La Punta, el Morro, Mucuchachí, Aricagua, Mucurubá, Libertad y Mucutuy, asentamientos urbanos que constituyen parroquias foráneas. En cuanto a Tabay se refiere, se debe mencionar que sus habitantes conscientes de su expansión urbana, trataron de utilizar el recaudo por impuesto subsidiario de su parroquia en una variedad de obras necesarias para su consolidación como centro urbano. Entre las más importantes tenemos: el arreglo del camino nacional que le comunicaba con Mérida, Trujillo y Táchira, así

como la reparación de los caminos transversales que conducían a los diferentes partidos, y a los puentes que se encontraban sobre los mismo, igualmente lo emplearon en la edificación de la escuela, mejora de las calles, ampliación de la casa municipal, canalización de quebradas y la composición de la iglesia y cementerio.

En lo pertinente a la parroquia La Punta, el Concejo Municipal del Distrito Libertador acordó destinar las 250 tareas subsidiarias recaudadas para el año 1869, en esta parroquia, en el levantamiento del puente sobre el río Albarregas por lo que puso esta cantidad a disposición del Concejo Municipal de Campo Elías. (Rivero, 1998, p.84)

Las fuentes localizadas sobre Trabajo Personal Subsidiario en relación a los pueblos de sur merideño, los cuales estaban conformados para 1890 por: el Morro, Aricagua, Mucutuy, Mucuchachí y Libertad y que también era jurisdicción del distrito Libertador, se refieren en especial a la parroquia El Morro. Esta parroquia se comunicaba con Mérida y Ejido por medio de un camino estatal, el cual se bifurcaba conduciendo una parte hacia la parroquia de Aricagua y la otra a las de Acequias, Mucutuy, Mucuchachí y Libertad. Con el Estado Zamora –hoy Barinas- se comunicaba sobre todo, para finales del siglo XIX a través del camino del Quinó. Es por esta razón que esas dos vías recibieron la atención constante de las autoridades regionales para tratar de mejorarlas y ampliarlas, pues frecuentemente se encontraban en muy estado, por lo cual consagraron gran parte del impuesto subsidiario para la refacción. De igual modo, se invirtió en el camino que conduce de Mérida al Morro por la vía de Santa Catalina. La recaudación por impuesto subsidiario de esta parroquia merideña, también se invirtió en la construcción y refacción de la casa municipal, la escuela, el cementerio, y por supuesto, en el templo parroquial.

En cuanto al Distrito Campo Elías estaba constituido para 1870 por cinco parroquias, a saber: Matriz de Ejido, Montalbán, La Mesa, Jají, entre otras. Era recorrido en su conjunto el camino nacional que llevaba desde este Departamento al Táchira, también poseía otro camino que conducía al puerto de Arenales y pasaba por la parroquia Jají situada

al N.O de Ejido. Por lo tanto, el Distrito Campo Elías invirtió la mayor parte de su impuesto subsidiario en la reparación del camino nacional y en sus caminos vecinales. Además, en la refacción de las escuelas de las diferentes parroquias, en los templos en el cementerio y en la construcción del puente sobre el río Chama.

A continuación se presenta una relación de los contribuyentes por Trabajo Personal Subsidiario en el Distrito Campo Elías para el año 1890.

CUADRO 1

RELACIÓN DE CONTRIBUYENTES POR TRABAJO PERSONAL SUBSIDIRIO EN EL DISTRITO CAMPO ELÍAS (1890)

PARROQUIA	CONTRIBUYENTE	JORNALES DISTRIBUIDOS	VALUO DE CADA JORNAL EN BS.
Matriz de Ejido	585	1.215	2,50
Montalbán	570	1.160	2,50
Jají	388	777	2,50
La Mesa	256	512	2,50
Acequias	174	348	2,50
San José	1.150	300	2,50
Total	3.123	4.312	2,50

Fuente: Elaboración propia con base en fuentes localizadas en AHEM. Poder Ejecutivo. Caja 16, Leg. N° 2

Con respecto al Departamento Rangel se debe decir que para el año 1870 estaba conformado por las parroquias de Mucuchíes, Santo Domingo, Las Piedras y Torondoy. En este Departamento, el impuesto subsidiario se invirtió en la reparación del camino nacional, el cual lo atraviesa y en Apartaderos se divide en dos: uno que va hacia Trujillo y el otro hacia el Estado Zamora (Barinas), por Las Piedras; en la refacción de los caminos vecinales que en su mayor parte se dirigen hacia los Llanos, y en los diferentes puentes que se encuentran en el río Chama sobre el Mucumpate y sobre La Fragua y La Carbonera. Además, se utilizó en las diferentes obras públicas como la iglesia, casa municipal y el cementerio.

CUADRO 2

RELACIÓN DE CONTRIBUYENTES POR TRABAJO PERSONAL SUBSIDIARIO EN EL DISTRITO RANGEL (1890)

PARROQUIA	CONTRIBUYENTES	TAREAS	VALOR DE LAS TAREAS EN REALES COMUNES
MUCHUCHIES	439	1.317	5.268
SAN RAFAEL	149	447	1.748
TORONDOY	300	900	3.600
SANTO DOMINGO	142	426	1.704
LAS PIEDRAS	209	627	2.508
TOTAL	1.239	3.717	14.828

Fuente: Elaboración propia con base en fuentes localizadas en AHEM. Poder Ejecutivo. Caja 16, Leg. N° 2

6. El Trabajo Personal Subsidiario en el primer cuarto del siglo XX merideño

La sociedad venezolana durante el último decenio del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX vivía el periodo histórico de la economía cafetalera y el advenimiento del petróleo, época en la que se extendieron los problemas nacionales tanto económicos, políticos como sociales. El régimen Presidencial de Cipriano Castro entre 1899 y 1908, lejos de resolver los grandes problemas nacionales contribuyó a acrecentarlos debido a que su dictadura incrementó la crisis económica que sufría Venezuela. La deuda nacional fue el motivo del bloqueo por parte de ingleses, alemanes e italianos. La crisis del café trajo consigo graves consecuencias para todo el Gran Estado Los Andes y por ende para el país debido a que esta región era la principal productora cafetalera.

La grave crisis económica, política y social por la que pasaba el país, repercutió desfavorablemente en la construcción de las vías de comunicación ya que para los primeros decenios del siglo XX, Venezuela seguía careciendo de carreteras, convirtiéndose esto en un factor limitante para el progreso de la nación en general, es decir, que el trazo de las carre-

teras o caminos venezolanos era exactamente igual al existente en la época del Guzmanato, hallándose las más importantes en la región central del país mientras que en el resto del territorio nacional eran muy pocas las vías aptas para el tránsito terrestre. En los Andes venezolanos prevalecía al igual que en el resto del país los llamados caminos de herraduras, los cuales constituían un peligro eminente para los viajeros y para las recuas de mula que por ellos transitaban. La escasez de una red de vías comunicacionales y la clara preponderancia de la mula hasta 1925 se convirtieron en un obstáculo muy grave ya que imposibilitaron nuevos cambios, y la difusión de nuevas técnicas como la del automóvil. (Rivero, 1998, pp. 118-120).

De este modo tenemos, que para 1908, fecha de instauración del régimen gomecista, Venezuela continua siendo una nación azotada en lo económico, lo político y lo moral, producto de un siglo XIX de luchas y tensiones internas. Nada o muy poco se había hecho para proporcionarle al país una infraestructura material que le permitiera nivelarse a otros países latinoamericanos. Sin embargo, es necesario indicar, que el gobierno de Juan Vicente Gómez se caracteriza especialmente por emprender la rehabilitación material del país, dándole gran importancia a las vías de comunicación desde el inicio de su gobierno; asimismo, se preocupó por proporcionarle a Venezuela: mataderos, acueductos, cloacas y hospitales; obras de ornato, entre otras. Los múltiples problemas existentes en el Estado Mérida sobre vialidad, generaron que en esta región se continuara utilizando durante el primer cuarto del siglo XX, el impuesto conocido como Trabajo Personal subsidiario. Así tenemos que la Ley sobre Trabajo Personal Subsidiario (1906), decretó que se aplicara el impuesto de la siguiente manera:

...en la reparación de los caminos del Distrito, de su apertura, conservación y mejora, lo mismo que a los puentes, en primer lugar; y en segundo lugar a las otras obras públicas de las distintas parroquias del Distrito, a juicio de las respectivas juntas de subsidio...

Por otra parte, los vecinos merideños continuaban haciendo peticiones al Concejo Municipal del Distrito Libertador del Estado Mérida para que destinara la mayor parte de lo recaudado a través del impuesto subsidiario en la construcción de los nuevos caminos y puentes y a la refacción y composición de los ya existentes.

En lo pertinente al Estado Mérida, se debe mencionar, que fue de gran utilidad la disposición del Benemérito Juan Vicente Gómez relativa al manejo de la renta destinada al fomento de los estados, lo que unido al Trabajo Personal Subsidiario contribuyó en gran medida a que entre 1908 y 1925 se pusieran al servicio público (especialmente en el Distrito Libertador) un conjunto de obras en cuya construcción fue fundamental lo recaudado por impuesto subsidiario, entre las cuales tenemos: el acueducto de Mérida, el matadero público, primera reparación del puente de la Cueva sobre el río Chama, el puente sobre el río Albarregas en el camino nacional de Mérida a Ejido, entre otros.

7. Supresión del Trabajo Personal Subsidiario

Durante los cinco primeros meses del año 1925 se siguió cobrando normalmente en todo el estado Mérida la contribución por Trabajo Personal Subsidiario, es decir, que hasta mayo de ese año el impuesto permanecía en vigencia y continuaba siendo utilizado en la construcción y conservación de carreteras, caminos vecinales y demás obras públicas, tal como lo establecía el reglamento sancionado por la Asamblea Legislativa del Estado Mérida, el 3 de mayo de 1920.

En tal sentido, tenemos, que el 23 de febrero de 1925, el Concejo Municipal del Distrito Campo Elías, destinó 3.282 tareas subsidiarias a la conservación y mejora de la carretera nacional que pasa por esta jurisdicción y a la reparación de caminos vecinales y otras obras de utilidad para el Distrito. De esta manera, el 28 de marzo del mismo año, el Secretario General de Gobierno del Estado Mérida, recibió oficio del Jefe Civil del Distrito Tovar, mediante el cual le envía informe detallado sobre el total del impuesto subsidiario recaudado en el Distrito en lo que iba del año, el cual alcanzó una cifra de 5.671 tareas que fueron dis-

tribuidas de la siguiente manera: Tovar 2.468 tareas, Mora 1.980 tareas, Zea 596 tareas, Mesa Bolívar 699 tareas. (AHM, 1925, p. 20).

El gobernador del Estado Mérida para 1925, manifiesta que: “gracias a la contribución por impuesto subsidiario las vías de comunicación del Estado Mérida se encuentran para 1925, en perfectas condiciones para el tráfico” (Mensaje Gobernador, 1925, p.14). De haber sido así, se considera el impulso por Trabajo Personal Subsidiario de vital importancia en el progreso del Estado, convirtiéndose de esta manera en factor fundamental para el mejoramiento de la vida de los pueblos emeritenses, para el bienestar de los ciudadanos y para el mayor incremento de la riqueza pública y privada.

No obstante, a pesar de que el impuesto subsidiario fue de gran ayuda en el fomento y desarrollo de las vías de comunicación y en la construcción y refacción obras publicas merideñas como calles, cañerías, cloacas, cementerios, escuelas, hospitales, acueductos, entre otras, es decir, que a pesar de que:

Este ramo produjo con regularidad el efecto deseado...ya que se ha logrado que los caminos, carreteras y puentes se encuentre hoy en día en buen estado y que a pesar de que solo en los cinco primeros meses del año 1925, se recaudó una gran cantidad de tareas subsidiarias. (Mensaje Gobernador, 1925, p.14).

Sin embargo, a pesar de lo antes expuesto, el impuesto por Trabajo Personal Subsidiario fue abolido absolutamente en junio de 1925, por orden explícita del Presidente de la República de Venezuela, el Benemérito Juan Vicente Gómez. Es así, como el 15 de junio del año 1925, el Presidente del Concejo Municipal del Distrito Libertador del estado Mérida, Armando Dugarte, en cumplimiento con esto informa a los ciudadanos del Estado que:

La prohibición de utilizar el trabajo personal subsidiario subordinado y gratuito, en la composición de caminos y carreteras, debe entenderse en su totalidad y no parcialmente... a fin de que de ningún modo se cobre de ahora en

adelante el impuesto subsidiario. (AHEM. Poder Ejecutivo. 1925, p.1).

En este orden de ideas, se debe señalar, que una de las razones que argumentaba el presidente Juan Vicente Gómez para la supresión del Trabajo Personal Subsidiario consistía en que:

...el mantenimiento del buen estado de las carreteras, caminos y demás obras públicas debe lograrse pagándoles sus salarios a los jornaleros que se emplearan en sus trabajos... además de ser ilegal, es injusto y contrario a la moral, privar a alguien de lo suyo, agravándose el hecho cuando se tratan de jornaleros que no cuentan para vivir sino con su salario...conviene también advertir que cuando un camino sirve exclusivamente o pasa al servicio de uno o más fundos de propiedad particular son los dueños de estos, quienes deben hacer por su propia cuenta, y si así le conviene, los trabajos necesarios para su mantenimiento, sin que por otra parte, se le pueda imponer hacerlo ni cobrarle contribución alguna con el fin de llevar a cabo tales obras que han de quedar a su libre iniciativa. (AHEM. Poder Ejecutivo. 1925, p.2).

Otra de las razones que argumento el Benemérito Juan Vicente Gómez para la eliminación del impuesto subsidiario, es que los fondos recolectados por concepto de esta contribución se utilizaron en otros fines para los cuales no había sido creado y que además habían sido objeto de corrupción por parte de los funcionarios encargados de su organización y administración

8. Consideraciones finales

Finalmente, se hace necesario mencionar, que a través de esta investigación se revela que Mérida, durante la colonia, todo el siglo XIX y gran parte del XX soportó uno de los primordiales problemas de toda Venezuela: la incomunicación tanto interna como con el resto del país;

esto se debe, especialmente al mal estado en el cual se encontraba toda la infraestructura vial de la nación.

Durante los cinco primeros meses del año 1925 se siguió cobrando normalmente en todo el Estado Mérida la contribución por Trabajo Personal Subsidiario, es decir, que hasta mayo de ese año el impuesto subsidiario seguía en vigencia y se continuaba utilizando en la construcción y conservación de carreteras y caminos vecinales, tal como lo establecía el reglamento sancionado por la Asamblea Legislativa del Estado Mérida, el 3 de mayo de 1920. En tal sentido, se debe mencionar, que gracias a la contribución por el impuesto por Trabajo Personal Subsidiario las vías de comunicación del Estado Mérida se encontraban para 1925 “en perfectas condiciones para el tráfico”. De haber sido así, consideramos a este impuesto de vital importancia en el progreso del Estado, convirtiéndose de esta manera en factor fundamental para el mejoramiento de la vida de los pueblos merideños, para el bienestar de los ciudadanos y para el mayor incremento de la riqueza pública y privada. Sin embargo, a pesar de que este ramo produjo con regularidad el efecto deseado el impuesto por Trabajo Personal Subsidiario fue abolido absolutamente en junio de 1925 por orden explícita del presidente Juan Vicente Gómez.

9. Referencias Bibliohemerográficas

A. Fuentes Documentales

Archivo del Concejo Municipal de Mérida

Archivo Municipal (Palacio de Gobierno del Estado Mérida). Actas de Sesiones. 1854-1925

Archivo Histórico del Estado Mérida. Poder Ejecutivo. 1844, 1870 a 1890.

Biblioteca Nacional Febres Cordero. Publicaciones Oficiales

B. Fuentes Bibliográficas

Arcilas, E. (1961). Historia de la Ingeniería en Venezuela. Caracas: Colegio de Ingenieros de Venezuela.

Arellano, A. (1984). Las estadísticas de las provincias en la época de Páez.

- Caracas: Academia Nacional Historia.
- Ardao, A. (1984). *El café y las ciudades de Los Andes venezolanos: (1870-1930)*. Caracas: Academia Nacional Historia.
- Burguera, M. (1982). *Historia del Estado Mérida*. Caracas: Ediciones de la República.
- Caraballo, C. (1981). *Obras públicas, fiestas y mensajes (un puntual en el régimen gomecista)*. Caracas: Academia Nacional Historia.
- Díaz, G. (1981). *Mérida, Imagen y Memoria*. Mérida: Universidad de Los Andes.
- Febres, T. (1960). *Obras Completas*: Bogotá: Antares.
- González, L. y otros (1986). *Historia Regional*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos.
- Iribarren, G. (1960). *Pensamientos sobre caminos*. Caracas: Imprenta Nacional.
- Medina, A. (1990). *Introducción a la historia regional*. Caracas: Historiadores S.C.
- Medina, A. (2000). *Teoría, Fuente y Método en Historia Regional*. En J.A. Rodríguez (Comp.) (2000), *Visiones del oficio, Historiadores venezolanos en el siglo XXI*. Caracas: Academia Nacional de la Historia-UCV.
- Osorio, E. (1995). *Población y Sociedad en los Andes Venezolanos (1800-1873)*. Mérida: Universidad de Los Andes.
- Pérez, G. (1982). *Las vías de comunicaciones y la agricultura (1830 – 1859)*. Mérida: Universidad de Los Andes.
- Pérez, M. (1980). *El transporte y las comunicaciones en la provincia de Mérida (1871-1864)*. Mérida: Universidad de Los Andes, 1980.
- Picón, M. (1970). *Comprensión de Venezuela: antología y selecciones*. Caracas: Ministerio de Educación Nacional.
- Sabino, C. (1996). *El proceso de investigación*. Lumen-Humanitas,

C. Fuentes legales

- Decreto de José Rafael Gabaldón, Jefe Superior y Militar de la Provincia de Mérida sobre la composición del camino que conduce al Morro. 1861.
- Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario (1877). Mérida: Imprenta Oficial, 1877.
- Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario (1882). Mérida: Imprenta Oficial, 1882.

Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario (1897). Mérida: Imprenta Oficial, 1897.

Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario (1906). Mérida: Imprenta Oficial, 18906.

Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario (1917). Mérida: Imprenta Oficial, 1917.

Ordenanza del 24 de Noviembre de 1852 sobre el Trabajo Personal Subsidiario. Mérida: Imprenta Oficial.1852.

Recopilación de Leyes y Decretos de la División Política Territorial del Estado Mérida: Imprenta Oficial, 1898.

Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales del año 1920. Mérida: Imprenta Oficial, 1920.

(Endnotes)

- 1 Este artículo es producto del proyecto financiado por CDCHTA-ULA titulado: el Trabajo Personal Subsidiario en el escenario urbano y rural de Mérida (1828-1925) bajo el código N°D-447-13-06-B.
- 2 Sobre la legislación del Trabajo Personal Subsidiario, Cfr. AHM. Poder Ejecutivo. 1844. Leg. N° 1840-1850. "Resolución sobre Trabajo Personal Subsidiario a favor de caminos y demás obras públicas", en la BNFC, Publicaciones Oficiales. Ordenanza del 24 de noviembre de 1852 sobre Trabajo Personal Subsidiario; Leyes sobre Trabajo Personal Subsidiario de los años 1877, 1897, 1906 y 1917; y un Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales del año 1920 y en el Archivo Municipal del Estado Mérida la Ley sobre Trabajo Personal subsidiario del año 1882.