

EL FOMENTO DE LAS OBRAS PÚBLICAS EN MÉRIDA DURANTE EL SIGLO XIX: EL TRABAJO PERSONAL SUBSIDIARIO*

POR ROBINZON MEZA**

La casi inexistencia de una red óptima de vías de comunicación en la región de Mérida, así como la deficiencia y falta de obras públicas de envergadura fueron los principales problemas reclamados durante el siglo XIX y primeras décadas del XX por los más diversos sectores de la sociedad. Las autoridades regionales no desconocieron la gravedad de tal situación y trataron de establecer diferentes políticas tendentes a resolver esos reclamos. Así, se constituyeron las Juntas de Caminos y luego las Juntas de Fomento, para promover una infraestructura vial y urbana que permitiese el desarrollo económico regional. Pero, al parecer, estas políticas no dieron los resultados esperados. Por una parte, Mérida no poseía un importante caudal de rentas, y por otra, la región andina en las últimas décadas del siglo XIX frecuentemente se vio envuelta en una serie de conflictos que provocaron una constante inestabilidad política que consumía la mayoría de los recursos.

Para mediados del siglo XIX los caminos de recuas a través de los cuales se sacaba la producción de la provincia eran fundamentalmente el camino de Escalante, que conducía a Maracaibo, y el camino de los Callejones hacia los llanos de Barinas y Apure. Alicia Ardao nos dice que para finales del siglo XIX:

El Estado Mérida tenía un solo camino principal, el camino nacional, que recorría el surco Chama-Mocotíes, pasando por las poblaciones de Bailadores, Tovar, Santa Cruz de Mora, Lagunillas, Ejido, Mérida, Mucuchíes, y dividiéndose en Apartaderos hacia Timotes y Trujillo, y hacia Santo Domingo y Barinas... También había algunos caminos vecinales transversales, que no eran mucho más que sendas.¹

Sobre el estado de estos caminos Jesús Manuel Jáuregui Moreno en sus apuntes estadísticos señalaba que el "...camino nacional en esta sección del Estado Guzmán es, en lo general, bueno; pero, en lo general, malos los transversales, que más bien pueden llamarse veredas."²

Agradecemos la colaboración, en la localización de algunas fuentes, a la Bachiller Yenixa Rivero, quien profundiza ampliamente sobre todos los aspectos del Trabajo Personal Subsidiario en su tesis de grado para optar al título de Licenciada en Historia.

Profesor de la Escuela de Historia de la Universidad de Los Andes, Miembro del Grupo de Investigación Sobre Historiografía de Venezuela.

¹ Alicia Ardao. *El café en las ciudades de los Andes Venezolanos* (1870.1930). Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1987, p. 107.

Jesús Manuel Jáuregui Moreno. *Apuntes Estadísticos del Estado Mérida*. Caracas, Ministerio de Justicia, 1987; p. 85.

Los testimonios que hacen referencia al mal estado de los caminos son frecuentes. Hubo un clamor permanente a través de la prensa en función de aunar esfuerzos a favor de la apertura y mejoramiento de aquellos caminos que comunicaban a Mérida con el lago de Maracaibo y los llanos de Barinas, que permitieran enviar con mayores seguridades, garantías y bajos costos el café que era el principal producto de exportación. El periódico *El Eco de los Andes* recoge en un artículo titulado "Necesidades" del 19 de abril de 1893, los daños causados al comercio por el mal estado de los caminos:

Anualmente vemos salir de esta ciudad las recuas que transportan el café; y unas remontan el altísimo y escabroso páramo de Cerrada; otras son destinadas a hundirse en los extensos barzales del Zulia o Arenales y hoy en los del Morro de la Culata y después de largos días de viajes, gran parte del arreo queda inútil por mucho tiempo, cuando no muertas o inválidas. Y el comercio sufre y la agricultura se perjudica y las industrias desfallecen y el espíritu de trabajo se agota y los pueblos no alcanzan el hermoso ideal de prosperidad...³

Las pésimas condiciones de los caminos que comunicaban internamente a la región de Mérida también fueron objeto de severas críticas.

Mérida además adolecía de obras y edificaciones públicas de importancia, a pesar de los esfuerzos que desde 1831 venía haciendo la Diputación Provincial en el fomento de la ciudad y la región en general. Bastará leerse los mensajes de los Gobernadores de la Provincia de Mérida, o posteriormente de los Presidentes del Gran Estado Los Andes, para observar las necesidades de obras públicas en la región y las dificultades que los propios funcionarios encontraron para su desarrollo. Los *Apuntes Estadísticos del Estado Mérida* de Monseñor Jesús Manuel Jáuregui Moreno, escritos en la década de 1870, dan cuenta de la ausencia, pobreza o malas condiciones de calles, puentes, plazas, acueductos, cementerios, hospitales, cárceles, escuelas, e incluso iglesias en casi todos los poblados de la región.

En el año de 1895, en una hoja suelta anónima en la que se criticaba la gestión de gobierno del Presidente del Estado Los Andes, doctor Atilano Vizcarrondo, se exponía, aunque de manera exagerada, la problemática de las obras públicas:

Mérida... no tiene palacio de gobierno, no tiene cárcel, ni matadero, ni servicio de agua conveniente, ni calles regularmente empedradas, ni tampoco cementerios con las condiciones que se requieren hoy... y por lo que hace a obras de embellecimiento... la plaza Bolívar de Mérida no es otra cosa que un potrero...⁴

Las autoridades regionales no desconocieron esa situación y aunaron esfuerzos para tratar de abrir caminos, construir puentes o mejorar los ya existentes, tratando de emprender la edificación de obras de interés público, pero su limitado éxito frecuentemente fue justificado aduciendo que Mérida no poseía suficientes rentas, ya que la mayoría de los recursos se consumían en el ramo de orden público, debido al permanente estado de inestabilidad política, especialmente en la tres últimas décadas del siglo XIX.

Esta preocupación de los merideños por el fomento de sus obras planteó exigencias sobre la distribución de las rentas públicas nacionales, demandándose que la misma se hiciera sobre una base justa e igual entre todas las entidades autonómicas.⁵

³ Biblioteca Nacional Sala Febres Cordero (En adelante BNSFC). "Necesidades". *El Eco de los Andes*. Mérida, abril 19 de 1893. N° 4.

⁴ BNSFC *Colección de Hojas Sueltas*. "¡Otro Panamá en los Andes! La Administración Vizcarrondo". Caracas, Imprenta El Progreso, 1895.

⁵ BNSFC "Renta de fomento y obras públicas". *El Sufragio*. Mérida, octubre 29 de 1891, n°, pp. 2-3; "Renta de fomento y obras públicas". *El Eco de los Andes*. Mérida, marzo 29 de 1893. N° 2.

Las autoridades regionales como la Diputación Provincial, Asamblea Legislativa, Gobernadores y Concejos Municipales, preocupadas por la situación, constituyeron primero las Juntas de Caminos y luego las juntas de Fomento, esforzándose por promover y desarrollar un infraestructura vial y urbana que permitiese el progreso de la economía regional. Por otra parte, desde mediados del siglo xix y hasta las primeras décadas del xx, se estableció un impuesto especial conocido como *Trabajo Personal Subsidiario*. A través de estos esfuerzos —con las limitaciones que hemos señalado— contribuyó de una manera significativa al desarrollo de la ciudad y de la región de Mérida.

El Trabajo Personal Subsidiario era un impuesto establecido por los Concejos Municipales a los habitantes de las parroquias. Consistía en la obligación que tenían los vecinos hombres, con edades comprendidas entre 18 y 60 años, de contribuir una vez al año con dinero o con trabajo personal, para la apertura y composición de los caminos y puentes, construcción y refacción de edificios públicos como casas municipales, cárceles y escuelas, limpieza y mejora de los cementerios, arreglo de las calles, edificación y reparación de templos y demás obras públicas. La contribución variaba según la capacidad económica de las personas, llegando a oscilar de uno a cuatro, o de uno a diez jornales. Cada jornal era equivalente a la cantidad de dinero que se pagaba a un trabajador por un día de labores.⁶

Este impuesto era manejado en cada municipio por una junta que se denominaba de Subsidio, compuesta por el Jefe Civil de la parroquia —quien la presidía— y por dos vecinos, uno que como secretario y otro como tesorero. Las Juntas tenían la función de formar las listas de todos los vecinos y habitantes de las parroquias que debían prestar el *Trabajo Personal Subsidiario*, asignando en las mismas la cuota que a cada uno le correspondía. Además informaban a los Concejos Municipales sobre las obras públicas de mayor necesidad, el costo aproximado, y el tiempo para su ejecución. Una vez que el Concejo Municipal decidía las obras en las que se invertirían los fondos del subsidio, las juntas procedían a la ejecución de las obras, para lo cual nombraban un sobrestante encargado de dirigir y vigilar la construcción de las mismas. Las Juntas debían rendir los informes correspondientes al Concejo Municipal.

La legislación que reglamentaba este impuesto también preveía que lo recaudado en dinero debía invertirse en la compra de herramientas, pago de peones, compra de los materiales indispensables y los gastos de escritorios de las Juntas. Asimismo, disponía la manera de exigir a los vecinos el cumplimiento del servicio subsidiario, ya fuese en trabajo o en dinero.⁷

La documentación hasta ahora localizada —la mayoría perteneciente a las parroquias que formaban el Departamento, luego Distrito Libertador—⁸ no permite aún determinar y evaluar la contribución real del *Trabajo Personal Subsidiario* en la construcción y mejoramiento de las obras públicas en Mérida, pero sí apreciar la importancia que el mismo tuvo en el ramo de fomento.⁹

⁶ Este impuesto, salvo algunas referencias aisladas, no ha sido estudiado por los diversos investigadores interesados en las vías de comunicación y en las diferentes obras de interés urbanístico.

⁷ Sobre la legislación del Trabajo Personal Subsidiario Véase: Archivo Histórico del Estado Mérida (en adelante AHEM). Poder Ejecutivo. 1844, Legado N° 20. "Resolución sobre Trabajo Personal Subsidiario en favor de caminos y obras públicas"; *Ley sobre Trabajo Personal Subsidiario*. Mérida, 1882 y *Ley de Trabajo Personal Subsidiario sancionada por el Concejo Municipal del Distrito Libertador*. Mérida, Imprenta Oficial, 1917.

⁸ Las parroquias eran: Milla, Sagrario, El Llano, La Punta, Tabay, Mucurubá, El Morro, Aricagua, Mucutuy, Mucuchachí y Libertad, sobre las cuales tenía jurisdicción el Concejo Municipal del Distrito Libertador.

⁹ Sobre las obras, públicas que en adelante se señalan y en las cuales se utilizó el Trabajo Personal Subsidiario, localizamos información en el Archivo del Concejo Municipal que se encuentra en la Biblioteca

Para el año de 1890, conocemos el número de contribuyentes del *Trabajo Personal Subsidiario* de las parroquias del Distrito Libertador, que especificamos en el siguiente cuadro.¹⁰

<i>Parroquias</i>	<i>Nº de Contribuyentes</i>
Milla	641
El Sagrario	300
El Llano	601
La Punta	433
Tabay	476
Mucurubá	312
El Morro	357
Aricagua	255
Mucutuy	233
Mucuchachí	205
Libertad	363

La ciudad de Mérida estaba constituida por las parroquias de El Sagrario, que era el núcleo urbano fundamental, y las de Milla y el Llano, que eran dos parroquias constituidas como barrios periféricos. En cuanto a obras públicas, para la época en que Jesús Manuel Jáuregui Moreno escribe sus apuntes estadísticos, El Sagrario se estructura alrededor de la Plaza Mayor, tiene una catedral, seis iglesias y dos capillas, un colegio nacional, dos escuelas, el hospital de caridad y el de Lázaros y una cárcel. Milla tan sólo posee dos iglesias, un cementerio y un monumento dedicado a Bolívar conocido como La Columna. Funcionan además dos escuelas. El Llano tiene una iglesia o igualmente hay dos escuelas.¹¹

Estas parroquias no poseen muchos caminos; por ellas pasa el camino nacional. Los demás son transversales que comunican a diferentes poblados de la región; el más importante es el que conduce de Mérida a El Morro.

Para 1873, la parroquia El Sagrario está poblada por 2.063 habitantes, El Llano por 4.026 y Milla por 3.638, lo que sumaba 9.727 habitantes, que ascienden a 10.747 en 1881 y a 13.366 en 1891.¹² En el año 1890 El Sagrario tenía 300 contribuyentes de Trabajo Personal Subsidiario, El Llano 601 y Milla 641 y cifras que totalizan 1.542 contribuyentes, es decir, aproximadamente un 12% de la población total.

Bolivariana de la ciudad —en proceso de clasificación— en el Palacio de Gobierno del Estado, en especial los libros que contienen las Actas de sesiones entre 1854 y 1899. Se revisó también la sección Poder Ejecutivo del *Archivo Histórico del Estado Mérida*.

¹⁰ Cuadro Elaborado con fuentes localizadas en AHEM Poder Ejecutivo. Caja N° 64, legajo N° 16-2.

¹¹ Jesús Manuel Jáuregui Moreno. *Op. Cit.*, pp. 88-96.

¹² "Censos de Población de 1873 y 1881", incluidos en Amado Moreno Pérez. *Espacio y Sociedad en el Estado Mérida. Desarrollo histórico de la organización del espacio en el Estado Mérida*. Mérida, Universidad de Los Andes, 1986, pp. 165-166; Pedro Cunill Grau. *Geografía del Poblamiento Venezolano en el Siglo XIX*. Tomo II. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1987, pp. 1057-1061.

Los contribuyentes de El Llano frecuentemente debieron trabajar o aportar dinero para la composición del camino que conducía de esa parroquia a El Morro, en lo cual pusieron especial interés los municipales. Por otra parte, participaban en la refacción de los puentes que comunicaban a Mérida con La Punta y Ejido, y que se ubicaban sobre los ríos Chama y Albarregas. Asimismo los vecinos anualmente hicieron peticiones al Concejo para que se les concediese una parte del impuesto a fin de edificar la iglesia.

La contribución de las parroquias Milla y El Sagrario se utilizó en el arreglo del camino nacional que conducía a Tabay y en la reparación de los puentes sobre los ríos Mucujún y Chama; también en la refacción de las calles y cañerías, así como en la limpieza de las cuestas que rodeaban la ciudad y en la construcción de obras de ornato.

El Concejo Municipal del Distrito Libertador abarcaba en su jurisdicción las parroquias de Tabay y La Punta, que fueron asentamientos urbanos que se consolidaron en las afueras de la ciudad de Mérida. Tabay, en la vía que conduce al páramo, Barinas y Trujillo, poseía como edificios públicos una casa municipal, una iglesia y un cementerio, funcionaba además una escuela federal. El camino más importante era el nacional, que atravesaba toda la parroquia.¹³ Para el año 1873 tenía una población de 2.360 habitantes que apenas asciende a 2.443 en 1881.¹⁴ En 1890, 476 personas pagaban el *Trabajo Personal Subsidiario*.

Los habitantes de Tabay, al parecer conscientes de su expansión, trataron de utilizar el impuesto en una gran variedad de obras necesarias para su consolidación como centro urbano. Entre las más importantes tenemos el arreglo del camino nacional que los comunicaba con Mérida, así como la separación de los transversales que conducían a los diferentes partidos, y de los puentes que se encontraban sobre los mismos; también en la erección de la escuela, mejoras de las calles, ampliación de la iglesia y el cementerio.

La parroquia La Punta, al suroeste de Mérida, era un centro poblado ubicado entre esta ciudad y la parroquia de Ejido. Para finales del siglo XIX, poseía una iglesia y un cementerio y la atravesaba el camino nacional.¹⁵ En 1873 estaba habitada por 2.141 habitantes que ascienden a 2.480 en 1881; en 1890, 433 personas estaban obligadas a cumplir el *Trabajo Personal Subsidiario*, que se utilizó fundamentalmente para el arreglo del camino nacional, limpieza de cuestas y reparación del puente sobre el río Albarregas, que comunicaba a La Punta con Ejido.

Los Pueblos del Sur, ubicados en el Distrito Libertador y que constituyen cabeceras de parroquias para 1890 son El Morro, Aricagua, Mucutuy, Mucuchachí y Libertad. El Morro está situado en la falda de los cerros ubicados al sur de la cordillera de Mérida, Mucuchachí, Mucutuy y Libertad se encuentran en la fachada de los Llanos, con dirección a Barinas. Se trata de pueblos con muy malos caminos, que junto con lo intrincado del terreno donde se encuentran situados, dificultan su comunicación. No contaban con obras públicas de importancia a excepción de una iglesia y un cementerio.¹⁶

En 1873 la parroquia de El Morro tenía una población de 1.496 habitantes, Aricagua 996, Mucutuy 709, Mucuchachí 1.179 y Libertad 1.428, que solamente constituyen 5.808 habitantes, cifra que significaba un importante crecimiento demográfico, distribuidos de la siguiente manera: El Morro 1.956, Aricagua 1.482, Mucutuy 1.152, Mucuchachí 1.301

¹³ Jesús Manuel Jáuregui Moreno. Op. cit., pp. 98-100.

¹⁴ Véase nota N° 12.

¹⁵ Jesús Manuel Jáuregui Moreno. Op. cit., pp. 100-101.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 102-110.

y Libertad —que para la fecha pertenece al Distrito Sucre— 2.327.¹⁷ En el año 1890 en estas parroquias había un total de 1.413 contribuyentes del *Trabajo Personal Subsidiario*, que constituían aproximadamente entre un 15 ó 17 por ciento de la población total.

El impuesto en esta subregión se utilizó preferentemente en la apertura y composición de caminos. Las fuentes hasta ahora localizadas sobre el *Trabajo Personal Subsidiario* se refieren, en especial, a El Morro, que para 1873 tenía un total de 287 contribuyentes —representando un 19,18% de la población— y, que en 1890 ascendieron a 357 contribuyentes. El Morro se comunicaba con Mérida y Ejido a través de un camino estatal, y con el Estado Zamora —sobre todo desde finales del siglo XIX— a través del camino del Quinó. Estas dos vías recibieron la atención constante de las autoridades para tratar de mejorarlas y ampliarlas, pues frecuentemente se hallaban en muy mal estado. Para ello trataron de utilizar una parte considerable del impuesto. En 1861, José Rafael Gabaldón, Jefe Superior y Militar de la Provincia, teniendo en consideración el mal estado de la vía que comunicaba a Mérida con El Morro, decidió utilizar el total del *Trabajo Personal Subsidiario* de las parroquias de El Morro y El Llano para el arreglo de ese camino, reglamentando además minuciosamente la manera como debía llevarse a cabo la obra.¹⁸

En el año 1898, el Concejo Municipal del Distrito Libertador presentó un informe a la Asamblea Legislativa del Estado Los Andes en el que detallaba la manera como se había invertido el impuesto del Trabajo Personal en su jurisdicción. Advertía que no se había podido recaudar ni invertir con toda efectividad por la inestabilidad política de aquel año, que hizo necesario el reclutamiento de muchas personas. Además, detallaba las obras que se habían beneficiado con el impuesto:¹⁹

1. Construcción del puente sobre el río Albarregas que conducía al cementerio en la parroquia El Llano.
2. Composición del puente sobre la quebrada “Fría” en la aldea de Chama.
3. Limpieza de las cuestas de El Valle y la Columna.
4. Construcción del puente sobre el río Mucuchachí.
5. Construcción de la Torre de la Iglesia del Llano.
6. Fábrica del templo parroquial de Milla.
7. Colocación de postes para la línea telegráfica.
8. Construcción de la casa municipal de La Punta.
9. Composición del puente sobre el río Albarregas que conduce a La Pedregosa.
10. Arreglo del camino de Los Nevados y El Quinó.

¹⁷ “Censo de población de 1873”, incluido en Amado Pérez Moreno, *Op.cit.*; “Censo por distritos y por parroquias del año 1896”, incluido por Gladys Niño en “El ciclo histórico del café en los pueblos del sur del Estado Mérida: surgimiento, caracterización y crisis (1830-1899). Mérida, Universidad de Los Andes. Tesis para optar al título de Lic. en Historia, 1989.

¹⁸ Archivo del Concejo Municipal de Mérida. Biblioteca Bolivariana. “Decreto de José Rafael Gabaldón, Jefe Superior y Militar de la Provincia sobre la composición del camino que conduce a El Morro”. Mérida, 26 de octubre de 1861.

¹⁹ Archivo del Concejo Municipal de Mérida. Biblioteca Bolivariana. “Informe que el Concejo Municipal de Mérida presenta a la Asamblea Legislativa, sobre inversión del Trabajo Personal Subsidiario”. Mérida, 24 de diciembre de 1898.

11. Apertura del camino que comunica a Acarigua con el Estado Zamora.
12. Composición del camino que comunica a Aricagua con el Estado Zamora.
13. Arreglo de varios puntos del camino nacional.

La lista evidencia la importancia que el *Trabajo Personal Subsidiario* tuvo en el mejoramiento de obras públicas. Sin embargo, la organización del mismo fue objeto de severas críticas por parte de las propias autoridades. En el año 1889 el Presidente del Gran Estado Los Andes, Carlos Rangel Garbiras, observó que:

La contribución de Trabajo Personal, llamada generalmente de subsidio, que existe en todos los Distritos es una renta pingüe, que acepta el pueblo buenamente, por haberse destinado siempre a la composición y mejora de los caminos, y a otras obras públicas. Pero mal organizada en todas partes, y —de ordinario— peor administrada, no puede, hoy por hoy, que sería grande ayuda para el fomento, satisfacer los sanos propósitos de su institución.²⁰

El Presidente Antonio Fernández, en 1894, además criticó la manera injusta como se aplicaba y distribuía el impuesto entre los vecinos.

La renta de subsidio que se aplica a la composición de los caminos es de bastante consideración, atendido el número de contribuyentes que según el censo deben sufrir el impuesto; pero para esa renta dé resultados positivamente benéficos y productivos es necesario que sea equivalentemente organizada, pues no es justo que el proletario, por ejemplo, que no produce sino dos bolívars por su salario, pague un jornal por subsidio, y el industrial capitalista que produce líquido el valor de diez salarios, pague sólo dos jornales.²¹

La gestión administrativa de las diversas autoridades regionales como Concejos Municipales, Gobernadores, Diputaciones Provinciales y Asambleas Legislativas, a través de Juntas de Caminos, Juntas de Fomento y *Trabajo Personal Subsidiario*, en un ramo tan importante como el del fomento, todavía no han recibido un adecuado tratamiento historiográfico.²² Tan sólo hemos puesto en evidencia la importancia que el *Trabajo Personal Subsidiario* —del que sólo existen referencias muy aisladas— tuvo en la conservación y fomento de las diversas obras públicas en Mérida. Falta profundizar en muchos aspectos para valorar la eficiencia con la que este impuesto se administró y el aporte real que significó en la consolidación de los ámbitos rurales y urbanos de los Andes.

Mérida, 1994.

²⁰ BNSFC. *Mensaje que el Presidente Constitucional de Los Andes, Carlos Rangel Garbiras, presenta a la Legislatura del Estado en su reunión de 1889*. Mérida, Imprenta Oficial, 1889; p. 69.

²¹ BNSFC. *Mensaje que el General Antonio Fernández, Presidente Provisional de los Andes, presenta a la Legislatura del Estado en su primera reunión constitucional de 1894*. Mérida, Imprenta del Estado, 1894; p.8.

²² Para Mérida, un buen acercamiento es el de María Demetria Pérez Hidalgo. "El Transporte y las comunicaciones en la Provincia de Mérida. 1830-1864". Mérida, Universidad de Los Andes. Tesis de Grado para optar al título de Lic. en Historia, 1980.