

**“CAMINOS DE RUEDAS” y RUTAS FLUVIALES
(Provincia de Barquisimeto 1845 - 1850)**

Lic. Pedro Figueroa Guerrero (*)

INTRODUCCIÓN

Culminado el proceso de conflagración de la independencia, la novel república entiende como exigente trabajar aceleradamente por la reanimación de la economía; en ese sentido el elemento comunicaciones y vialidad adquirió relevancia especial para todo el territorio de la recién creada nación. En el ámbito regional la importancia del tema no fue, en ningún caso, vista con desdén.

El presente trabajo propone presentar las diversas facetas que adquirió la política gubernamental frente a la cuestión de marras, examinará los esfuerzos, preocupaciones y polémicas, en suma la dinámica del proceso de establecimiento y construcción tanto de las comunicaciones fluviales como de los “caminos de ruedas” en la Provincia de Barquisimeto durante los primeros años del Monagato, concretamente entre 1845 y 1850.

Nuestra investigación tiene como soporte fundamental la pesquisa de fuentes de primera mano, en concreto la *Gaceta de Barquisimeto (Periódico Oficial)* órgano que logra dar una visión bastante clara y más o menos amplia de múltiples aspectos, no sólo de la gestión oficial de la Provincia, de la “Honorable Diputación Provincial” y administración del Gobernador, sino de la vida de Cantones y Parroquias y en general de aspectos resaltantes de la vida de la región.

El trabajo se divide en tres grandes ideas. En la primera nos pasearemos por la evaluación de las preocupaciones y esfuerzos de la Administración ante el tema vías de comunicación, de la gestión de los entes encargados en concreto

(*) Licenciado en Historia U.C.V., Jefe del Archivo Central de la Gobernación del Estado Lara y docente en el Instituto de Mejoramiento Profesional del Magisterio en Barquisimeto, Estado Lara.

de ello, de la problemática de los recursos financieros y de la actividad de los cantones, parroquias y vecinos frente a una cuestión que entonces como hoy afecta e involucra a todo el cuerpo social. La segunda idea aborda las particularidades concretas que la problemática de construcción, mantenimiento y sostenimiento de vías de comunicación por parte de contratistas y empresarios particulares, adquirió en la región en el lapso temporal que hemos definido. Finalmente, examinaremos el tema relativo a la cuestión límites que, como en nuestros días, es motivo de agrestes polémicas, toda vez que abrir nuevos caminos y comunicaciones toca y afecta no sólo terruños sino que genera celos y aprehensiones, que finalmente entorpecen gestiones que buscan dar paso al progreso material.

Nuestra investigación alude tan sólo al lustro 1845-1850; breve segmento de todo un largo proceso constructor de la infraestructura provincial.

En esa circunstancia, es menester dejar claro que consideramos este esfuerzo como una muestra de dicha dinámica, muestra que, sin embargo, es harto significativa en los términos de que logramos captar el movimiento de fraguado de las vías de comunicación de entonces, génesis de los tramos carreteros y de autopistas de hoy. Por otro lado, también debemos expresar que no pretendemos haber agotado las fuentes sobre el tema, ni haber dicho todo lo que se deba expresar sobre el mismo; esa tarea queda en el ambiente y probablemente más adelante dediquemos nuevos esfuerzos a ella.

LAS JUNTAS DE CAMINOS, RECURSOS Y PODER CENTRAL

Las dificultades de la Venezuela que se desprende de la Confederación Grancolombiana y que se reafirma como república en 1830, son infinitas. Tras el telón, la escena muestra un espectáculo desolador. Si el cuadro político está pleno de inconformidades y apetencias de acceso al poder, el terreno socioeconómico no es menos delicado: la miseria y la desolación marcan esa naciente nación que además cuenta con un aparato productivo en una situación más que precaria efecto de la cruenta guerra, la más larga de todo el proceso liberador en América.

Para 1845, en los prolegómenos del acceso monaguista al ejercicio de gobierno, ha transcurrido década y media del Congreso de Valencia y Venezuela sigue ávida de cambios fundamentales. Eso que los economistas han llamado capacidad instalada e infraestructura, es poco menos que inexistente en nuestro país por aquel tiempo. Las guerras civiles y el pesado fardo de la economía colonial que nos legó el latifundio, generadores de escasos rendimientos pro-

ductivos, y el predominio de formas esclavistas y serviles de explotación del trabajo, crean un obstáculo estructural para la creación de un mercado interno nacional que pudiese movilizar las exigencias de una economía con ánimos de auge. En ese sentido, uno de los elementos fundamentales de la economía y por ende del mercado, en tanto soporte de funcionamiento e infraestructura, es el referido a las vías de comunicación. A no dudarlo, la red vial del país entonces, perfectamente transitable y expedita al comercio era, por decir lo menos, ampliamente modesta no sólo por razones estructurales que heredamos de la colonia sino por los problemas económicos post independencia a los que se unieron las perturbaciones de guerras y alzamientos.

En la Provincia de Barquisimeto, bien pronto se hicieron presentes las diligencias por superar el tan delicado problema “comunicacional”. Desde 1832, cuando se crea la Provincia, la Diputación regional, órgano parlamentario y legislativo, en su primer periodo de sesiones, legisla en función de la constitución del “camino de ruedas” Barquisimeto-San Felipe-Puerto Cabello, asignando recursos para su conservación, lo mismo que el correspondiente a Barquisimeto-Cabudare un año después¹. Una década después, en 1842, la “Ordenanza del 3 de diciembre sobre caminos” crea la Junta Superior de Caminos, que se denominará, a posteriori indistintamente, Junta de Caminos, Junta de Caminos y Navegación o Junta Superior de Caminos. Las “Juntas” serán:

“Corporaciones especialmente encargadas del ramo de caminos bajo la inmediata dependencia del gobierno(...) para dar impulso y acertada dirección a los trabajos de nuevas empresas de caminos, y á la mejora y perfección de las existentes (...) [ellas tenían bajo su responsabilidad]...” todas las obras de caminos, navegación de los ríos y canalizaciones que se estan haciendo por contratas o por administración, y á que se hayan destinado en la provincia respectiva las sumas señaladas por las leyes al efecto, supervijilando (sic) en que las contratas sean cumplidas con puntualidad y que los gastos que se hagan en los trabajos por administración sean económica y fielmente empleados con efectiva ventaja de la obra”².

Las Juntas de Caminos fueron auxiliares de la Diputación Provincial. En cuanto a criterio funcional y administrativo, nos atrevemos a afirmar que las Juntas fueron para la Diputación regional lo que las comisiones puntuales de

1 *Presentación* en Francisco Cañizales Verde, *Diputación Provincial de Barquisimeto (Ordenanzas, resoluciones, decretos, acuerdos y comunicaciones)*.

2 “Ordenanza del 3 de diciembre de 1842 sobre caminos” en Francisco. Cañizales Verde, *Ob.cit*, Vol.IV, p.36

trabajo para las Asambleas Legislativas hoy. En efecto, fueron múltiples las juntas que se crearon: Junta Provincial de Rentas, Junta Superior de Manumisión, Junta de Evaluación (para Preceptores y Maestros) etc., y de todas, sólo la junta Superior de Caminos tenía su correspondiente subalterna en cada uno de los cantones que conformaban la Provincia: a saber, Barquisimeto (sede de la Junta Superior), Quíbor, El Tocuyo, Carora, Cabudare, Yaritagua y San Felipe. En suma, era sin duda uno de los entes de mayor relevancia en la administración regional, lo que a todas luces, era clara muestra de la ingente preocupación que dicha cuestión despertaba en los órganos de gobierno regional.

Para su funcionamiento las “Juntas” tenían por ley, la disponibilidad de 15 mil pesos para su ejecución presupuestaria, además:

“...resumirán (...) los siguientes fondos: primero la mitad del producto del cuatro por ciento sobre los derechos de importación (...) segundo, los productos de los peajes, establecidos o que se establezcan por la diputación, tercero, los productos de los pontazgos y pasajes de ríos”³.

Era éste uno de los estadios generadores de ingresos para el ramo, que no incluían los cánones que se hubiesen dejado a beneficio de algún empresario o contratista como explicaremos más adelante. Otro sector de donde se obtenían recursos era el de “Pasajes y Peajes” que se discriminaba de la siguiente forma:

“... por cada cabeza de ganado mayor de hierro arriba, y por cada cerdo, medio real, por cada bestia mular o caballar, cargada o ensillada, medio real; por cada burro cargado o ensillado, un cuarto de real; por cada cuatro cabezas de ganado cabrío o lanar, medio real”⁴.

Empero, lucen insuficientes estos ingresos a la luz de testimonios de Gobernadores Provinciales, máxima autoridad regional como hoy día:

“El estado de penuria en que se hallan hoy las rentas públicas destruye la esperanza de verlos [caminos y carreteras en general] inmediatamente compuestos (...) por esta razón sería de desearse se provea un pronto remedio porque sin caminos no puede existir la sociedad”⁵.

3 Idem.

4 “Memoria que a la honorable diputación de Barquisimeto dirige el Gobernador de la Provincia en 1848” en *Gaceta de Barquisimeto (Periodico Oficial)*, Año III, No.76, 12-11, 1848 [En adelante nos referiremos a la misma como *G de B.*]

5 “Memoria que a la honorable Diputación de Barquisimeto dirige el Gobernador de la Provincia en 1849”. En *G de B*, año IV, No. 106, 19-11-1849.

Ese era el reclamo de Don Ramón Vilané. Otro Gobernador Don Nicolás Martínez reflejaba la situación en los siguientes términos:

“Parece que en esta línea [caminos y carreteras] retrocedemos en razón directa de nuestras premiosas necesidades, ya casi tocamos los extremos y llegamos al deplorable estado de incomunicación, y de no tener, ni con dificultad, por donde traficar con las preciosas producciones de esta rica provincia”⁶.

Si atendemos estas quejas de los voceros de gobierno, la significación política y administrativa de las Juntas de Caminos no era proporcional a los recursos de que podía disponer para acometer la magnitud de su gestión.

Si bien las “Juntas” tenían por un lado la discrecionalidad de disponer de fondos provenientes de pasajes y peajes, por el otro esos recursos estaban en buena medida en manos de los empresarios que acometían las obras, previa opción de licitación, en cuyas “contratas” con el gobierno regional, rezaba el privilegio en cuestión. En suma, era casi nula esta vía de obtención de finanzas.

Otra posibilidad de proveerse de recursos era la establecida por ley, de los provenientes de la Administración Central, de Caracas. El mecanismo para hacer efectivos estos emolumentos era, por no decir otra cosa, hartamente engorroso. Entonces, si bien el tren de gobierno regional dependía administrativamente del Despacho de Interior y Justicia, financieramente estaba sujeto a los dictámenes de la Secretaría de Hacienda, la cual, previa autorización de Interior y Justicia, colocaba los fondos a nombre de los entes regionales, no directamente en las arcas de éstos, sino en las Aduanas cercanas a tal fin, en este caso correspondía la Aduana de Puerto Cabello. El gobierno de la región comunicaba a Interior y Justicia sus requerimientos en metálico, éste a su vez se dirigía a Hacienda quien al hacer efectivos los recursos hacía las siguientes observaciones:

“... el gobierno espera de US no dispondrá el recibo de dicha suma, si no cuando lo juzgue absolutamente indispensable para llenar los compromisos contraídos”⁷.

Pero, cuando la administración regional pretendía disponer de lo asignado para cubrir los compromisos contraídos y ejecutar las obras dispuestas, se conseguía con que tan sólo se le había hecho llegar un 25 % ó 30 % del total

6 G de B, Año I, No. 5, 01-08-1846.

7 Idem.

solicitado, a pesar de que expresamente Hacienda a través de tesorería, notificaba que podía pasarse a retirar el monto requerido.

Las ligerezas, por decir lo menos, de la actuación de la Administración Central para con las necesidades y peticiones de las regiones, causaba a éstas no pocos problemas, por cuanto Compañías e individualidades afectadas por ese estilo de gestión, protestaban y hasta iniciaban querellas judiciales contra la administración regional al tiempo que se retrasaban o paralizaban los trabajos presupuestados. Pero, para colmo, no siendo suficiente con los hechos que exponemos, el “Nivel Central” como hoy se le denomina al gobierno central ubicado en Caracas, llegó a conminar a la región para que los gastos de los querellantes se cubrieran con los fondos municipales de la Provincia⁸.

Actuaciones como la descrita fueron, sin duda, parte de los factores que alimentaron el sentimiento de rechazo al centralismo, sentimiento que en las postrimerías del presente siglo, se mantiene vigente.

Toda la problemática generada por esta situación donde, como hemos visto, se conjugan falta de recursos financieros y displicencia para afrontar las necesidades regionales alrededor del tema vías de comunicación, hizo que desde las mismas localidades se iniciaran esfuerzos tendentes a morigerar la situación de inexistencia de caminos o de “falta de composición” o “de limpia” de los mismos.

“CAMINOS DE RUEDAS”, CANTONES Y PARROQUIAS.

Como es conocido, en el plano de la división territorial político-administrativa de la época, el país se dividía en Provincias, éstas en Cantones seguidas a su vez de Parroquias. Puede el lector imaginar el nivel de recursos de dinero que podían llegar a éstos dos últimos escaños político-administrativos, habida cuenta de las restricciones y actitudes que hemos reseñado. A estas instancias últimas, efectivamente poco llegaba de los ya disminuidos recursos financieros regionales, al menos para emprender, autónomamente, el inicio de construcción de nuevos tramos camineros. Ante esa situación, tanto la Diputación provincial como los Concejos Municipales de cantón legislaron y ordenaron en alguna medida lo concerniente a la clasificación, uso y mantenimiento de los “caminos públicos”, en la intención de subsanar la delicada situación de los mismos:

8 Idem.

“Art. 72. Los caminos se dividen en Principales, Trasversales o de caseríos”⁹.

Para 1848, se precisan 6 caminos principales y suponemos que todos partían de la ciudad de Barquisimeto en tanto capital de Provincia, centro político-administrativo, y por cuanto no conseguimos referencias expresas al respecto, lo que nos hace es suponer que algunos tramos que se mencionan partiendo de ciudades alejadas de la capital, ya tenían segmentos de caminos desde Barquisimeto a ellas, tal es el caso de El Tocuyo y Carora, ciudades de estirpe colonial, lo que es además otra razón que refuerza lo que expresamos. Los caminos serían: 1. a la Provincia de Carabobo por el pueblo de El Altar; 2. a la Provincia de Barinas por la Parroquia de Sarare; 3. a Puerto Cabello por San Felipe; 4. a Valencia vía cantón de Nirgua; 5. a la Provincia de Trujillo vía el cantón El Tocuyo y 6. a Coro vía cantón Carora¹⁰.

Los caminos transversales serían *“...los que van de cantón a cantón o de parroquia á parroquia, sin que en ellos se interponga camino principal ó esto suceda en solo parte de su extensión”¹¹.*

Los llamados caminos vecinales eran los que partían de los caseríos a alguna parroquia o camino principal o transversal¹².

Estos transversales y vecinales tenían, también por ley, una medida de *“cuatro y media varas (...) de latitud”* (*) es decir, de ancho, al menos en el cantón El Tocuyo¹³. Debemos decir que en la pesquisa de fuentes primarias referidas al tema entre 1843 y 1852 no encontramos otras referencias sobre medidas de los caminos, salvo las atinentes a los puentes, que varían según la clasificación del camino donde se construyan: en caminos principales, cuatro varas; en transversales, tres y en los vecinales, dos¹⁴.

9 “Ordenanza de policia rural de 5 de diciembre de 1848” en **G de B.**, Año IV, No. 81, 10-01-1846.

10 **Idem.**

11 **Idem.**

12 **Idem.**

(*) “...La vara era generalmente definida o aceptada como el tranco ordinario en camino de un hombre de estatura normal, medida que se consideraba equivalente a la distancia existente desde la punta del dedo pulgar de la mano izquierda extendida hasta el hombro derecho”, José Raúl Alegrét Ruiz, “Pesos y medidas” en **Fundación Polar, Diccionario de Historia de Venezuela**, T.III, p.122.

13 “Acuerdo del Concejo Municipal del cantón El Tocuyo, 18-01-1847” en **G de B.**, Año III, No. 74, 15-10-1848.

14 “Ordenanza de policia rural de 5 de diciembre de 1848” en **G de B.**, Año IV, No. 81, 10-01-1849.

Nos llama la atención el hecho de que no se haga mención expresa, en las comunicaciones oficiales, a los llamados “caminos de recuas”, más aún cuando el periódico de gobierno, la Gaceta de Barquisimeto, hace su lectura amena al lector de esta época, porque se aleja de la parsimonia del lenguaje formal gubernamental, para presentar disímiles facetas de la vida provincial en términos casi coloquiales, muy fresco y con los giros idiomáticos de la región y de la época.

Otro aspecto regimentado es el referido al uso de las vías. En el obvio entendido de que los caminos tienen la clara función de comunicación de pueblos y por tanto de tránsito expreso, la legislación se abocó a establecer las prohibiciones de uso que posibilitaran la fluidez y que, en todo caso, ningún camino “*se entorpeciere por cualquier causa*”. En tal sentido, se exigía que los caminos llevaran la “dirección más recta posible”, y se prohibía:

*“...poner en los caminos piedra, madera u otro estorbo por más del tiempo indispensable para darles dirección, bajo la pena desde dos hasta diez pesos de multa”*¹⁵.

Otras limitaciones de uso que pudieran fracturar y/o entorpecer caminos se referían a los canales de agua:

*“Nadie atravesará los caminos con acequias ni derrames de ninguna especie sin que construya puentes de madera de corazón ó mampostería segun lo disponga el Concejo Municipal o Junta Comunal (...) los Gefes (sic) políticos y jueces de paz harán que tenga cumplimiento lo que dispusieren los respectivos cuerpos imponiendo multas desde uno hasta diez pesos según la gravedad del caso”*¹⁶.

Pero la vialidad entonces, como hoy, se deteriora y era menester tomar las previsiones pertinentes. En ello también la legislación ocupó su atención. Los caminos principales, quizá por su condición de fundamentales y por su amplitud y dimensión, hubieron de ser sometidos a licitación tanto para construcción como para “limpia y composición” bajo las figuras de “contratas” o “administración”; de acuerdo con la primera modalidad, un particular asume todos los riesgos, en tanto que con la segunda, el gobierno administra y controla directamente el paso de los trabajos (véase nota No. 2).

Pero nos interesa, en esta parte, resaltar el papel de las administraciones locales y de los vecinos:

15 “Ordenaza(sic) cuarta del 30 de abril de 1850” en G de B, Año IV, No. 123, 01-07-1850.

16 Idem.

*“La limpia y composición de los caminos transversales y vecinales del cantón se harán por los vecinos bajo la inspección y responsabilidad de los jueces de paz...”*¹⁷.

Las “*composiciones*” a las que se hace referencia se harían dos veces al año, es decir, “*a la entrada y salida de las aguas*” esto es, en abril y septiembre, y “*... guardando la proporción debida entre los contribuyentes según su posibilidad*”, es decir, que cada vecino debía trabajar directamente en la “*limpia y composición*”, o bien proporcionar peón o peones para las mismas o en última instancia, aportar el equivalente en dinero. Incluso a quien no tenía bienes de dinero disponibles se le exigía una tarea(*) o su equivalente¹⁸.

De forma que, como puede observarse, prácticamente nadie estaba exento de dar su aporte en la labor de mantenimiento de la vialidad. El hecho es significativo, por cuanto reseña una experiencia interesante y que no conocíamos de la gestión de gobierno local en el siglo XIX; una experiencia de trabajo comunitario colectivo que, de alguna manera, creemos ha podido alimentar la idea de la gestión autónoma, alejada de la tutela centralista, la idea de Federación que cundió en el país años más tarde.

Pero el interés por los tramos camineros en su totalidad, tocaba también la propiedad privada que no quedaba excluida de esfuerzos en ese plano:

*“...las sendas convencionales ó caminos privados que tengan propietarios en sus terrenos para la comunicación con sus colonos y tránsito de su servidumbre, no se reputarán como transversales ó vecinales, y en sus limpias no tendrá la policía intervención alguna, sino el dueño de ellos”*¹⁹.

Una Provincia con el interés de avanzar en su progreso material no podía restringir su acción, en el plano de la vialidad y comunicaciones, a lo asentado en leyes y ordenanzas y al indudable esfuerzo de los gobiernos cantonales y de vecinos. Otras sendas se debía transitar para afrontar lo concerniente a los

17 “Acuerdo del Concejo Municipal del canton El Tocuyo, 18 de octubre 1847” en G de B. Año III, No.74, 15-10-1848.

(*) Tarea “... se denomina así al trabajo ejecutado a destajo durante una jornada. Por extensión pasa a designar la superficie que podía ser limpiada, sembrada o cultivada en el mismo lapso. Los valores eran desde luego variables, dependiendo de la actividad y del cultivo” JR. Alegrett, “Pesos y Medidas” en Fundación Polar, *Diccionario de Historia de Venezuela*, T.III, p.124.

18 Véase notas 14 y 17.

19 “Ordenanza de policía rural de 5 de diciembre de 1848” en G de B. Año IV, No. 81, 10-01-1849.

tramos carreteros de carácter fundamental, a los “*camino principales*”. Todo lo relativo a ellos y a las vías fluviales, en un país y una Provincia constreñidos económicamente, debía contar con el concurso de la iniciativa privada, siempre que recibiera los incentivos para ello.

“SE INVITA A CONTRATISTAS Y EMPRESARIOS
AL TERMINO DEL TIEMPO”

La necesidad de dar resolución, de tener una respetable red de caminos o de al menos sostener en estado presentable los “*camino principales*” de la Provincia era, como hemos visto, una preocupación de todos entonces. Hemos anotado que la estructura económica del país para la época llevaba en su seno las trabas que impedían el progreso material de la nación. Pero además, es conocido que vivíamos, desde después de la guerra de Independencia, en una permanente crisis económica y una prolongada recesión que impedía hacerse de los recursos necesarios para la creación siquiera de las bases mínimas para una infraestructura adecuada de servicios en el país, más en concreto de una pertinente red de vías de comunicación.

El panorama de inopia casi total, se agravaba por la acción perturbadora y destructiva de las guerras, alzamientos y “revoluciones” muy en especial en el lapso temporal sobre el que centramos nuestra atención. Veamos: desde septiembre de 1846 hasta principios de 1848, los alzamientos de Ezequiel Zamora y Francisco José “El indio” Rangel, descalabran la acción del gobierno, quien debe dedicar esfuerzos y recursos para sofocarlos. Luego, el alzamiento de José Antonio Páez después del conocido “Fusilamiento del Congreso” en 1848 y los de José María Chacín y Wenceslao Briceño en 1849 son sólo algunos de los focos militares que tuvieron incidencia importante en el occidente del país y en especial en la Provincia de Barquisimeto. El lapso que va de 1846 a 1850 es de dificultades provinciales para dedicar recursos propios o solicitados a “Caracas”, a renglones distintos a los de la guerra. La prensa oficial de la Provincia es fiel reflejo de ello y ante el tema que nos ocupa, por lo menos en 1848 para citar un ejemplo, son inexistentes las referencias de importancia en cuanto a iniciativas de construcción. En consecuencia, además del factor estructural y económico nos encontraremos con el elemento bélico, ambos componentes que pueden explicar el por qué la administración provincial, en el ramo de caminos, dejó en manos de la iniciativa privada y particular, lo atinente a la construcción y mantenimiento de los caminos principales.

La siguiente cita expresa de manera nítida los elementos que se manejaban en las licitaciones para caminos y carreteras entonces:

“Carretera.

En conformidad de lo dispuesto por la Junta Superior de Caminos de esta Provincia se invitan empresarios por el termino de noventa dias para un camino carretero que se pretende formar desde esta ciudad á la aduana del Hatico en el rio Yaracuy.

La persona o sociedad que acometa la empresa, gozará de un privilegio exclusivo por el termino de quince años, el cual comprenderá el derecho a cobrar peaje que establece la ordenanza de lo del cursante sobre la materia, y será auxiliada con la cantidad de setenta mil pesos que recibirá en clase de empréstito con la obligación de reintegrar solamente la mitad en los términos y plazos que expresa la ordenanza citada, quedando la otra mitad á su beneficio después de concluida la obra. Las proposiciones se dirigirán a la Junta en el tiempo señalado, para que dicha corporación acepte las que fueren más favorables a los intereses públicos y de las rentas, y proceda en consecuencia á celebrar la contrata bajo las bases que por la mencionada resolucion se determinan”²⁰.

Nos es difícil ponderar con exactitud el valor del dinero circulante entonces, empero sabemos que para la época ya no circulaban monedas macuquinas, pesetas y reales acuñados en el país por su valor casi nulo; por el contrario, era legal y generalizada la circulación de monedas fuertes extranjeras para transacciones de alguna monta, en concreto nos referimos a monedas de plata francesas, norteamericanas y de otras latitudes²¹. Suponemos, con los elementos que hasta ahora manejamos, que el llamado a la construcción de caminos no era tan mal negocio para los particulares, salvo los imponderables propios de la época que hacían retrasar los pagos o fraccionarlos en lapsos de tiempo indefinidos. En cualquier circunstancia, en el lapso que hemos definido no conseguimos ninguna de las licitaciones propuestas que haya quedado desierta, rápidamente fueron cubiertas. Es que las licitaciones, además, otorgaban varias ventajas, sin duda alguna atractivas:

1. Privilegio exclusivo que comprendía el cobro de peajes por más de dos décadas, al menos en todos los casos que nos correspondió revisar.

2. El llamado auxilio –como empréstito– en todos los casos, de varios miles de pesos, según la importancia y envergadura del trabajo y para comenzar la obra.

20 G de B. Año I, No. 7, 01-04-1846, p.1.

21 E. Arcila Farias y M.C Pardo, “Monedas” en Fundación Polar, Ob. Cit, T.II, p. 992.

3. El reintegro de sólo un 50 % del empréstito y al final de la construcción.

En el lustro que hemos definido (1845-1850) tan sólo precisamos referencias a la construcción de 1 puente, 3 concesiones de navegación fluvial y 5 tramos carreteros.

A pesar de las ventajas que establecían *“las contratas”*, sobre casi todas se reseñan problemáticas atinentes al incumplimiento por parte de los empresarios. Por supuesto, sólo nos ha sido posible acceder a la versión oficial de los hechos y aún cuando este estudio sería más completo con el testimonio de empresarios y contratistas, los señalamientos son tan reiterados y de tan diversas vías, que al menos, en eso del incumplimiento, la parte privada pareciera no tenerlas todas consigo. Sin embargo, pese a toda esa situación serán los entes de iniciativa privada y los particulares quienes encararán el grueso de los proyectos viales de la Provincia en la época: ríos y carreteras recibirán ese embate emprendedor.

RUTAS FLUVIALES Y “CAMINOS DE RUEDAS”

En el período temporal definido logramos captar la reseña en la prensa sobre los trabajos del llamado Puente Bolívar ubicado sobre el otrora caudaloso Río Tocuyo. Landaeta Rosales lo coloca en sitio importante, ubicándolo como río de “segundo orden”, es decir, inmediatamente después de los de caudal de gran magnitud como el Orinoco, el Caroní etc.²². La construcción del puente en cuestión no aparece bajo responsabilidad de la Junta Superior de Caminos, sino de la Junta de Rentas y como parte de la gestión del Concejo Municipal del cantón Carora y refiere su etapa de construcción no concluida, en razón de:

*“... los muchos contratiempos que han tenido lugar á consecuencia de las revueltas políticas que sufrió la República este año pasado”*²³.

Como puente y punto de paso obligado, por ende lugar ideal para alcabala, era una construcción proclive a estar bajo responsabilidad de la Junta de Ren-

22 M. Landaeta Rosales, *Gran Recopilación geográfica, estadística e histórica de Venezuela*, tomo I, p. 22.

23 “Relación que dirige el Concejo Municipal de este canton [Carora] a la honorable diputación Provincial en cumplimiento del artículo 81 de la ley orgánica de Provincias” en G de B, Año IV, No. 122, 15-02-1850.

tas y no de la de Caminos. A principios del presente siglo, el referido puente era reseñado como obra fundamental del Estado Lara por su importancia no sólo en cuanto a Ingeniería y técnica sino económica, generadora de ingresos²⁴.

En cuanto a las concesiones fluviales, fueron otorgadas para la navegación de ríos, para traslados de productos con privilegio exclusivo “para su navegación expedita” y para el cobro en las aduanas respectivas. Las tres concesiones en referencia eran la del Río Yaracuy, la del Río Tocuyo y la del Río Cojede (sic) o Cogede como también se transcribía.

LA CONCESIÓN DEL RÍO YARACUY

Esta concesión nos parece la más relevante. El Río Yaracuy, nacido en las montañas de Urachiche, población casi equidistante entre San Felipe y Barquisimeto, desemboca en la zona denominada Boca de Yaracuy coincidentalmente también casi equidistante entre Morón (hoy Edo, Carabobo) y Boca de Aroa (hoy Edo. Falcón) en pleno Golfo Triste de nuestra costa caribeña occidental, cerca de Puerto Cabello, puerto de relevancia para la importación y exportación. Además del llamado “*Camino de la Costa*” (Barquisimeto- Puerto Cabello), no existía otra vía expedita para llegar a aquel Puerto, por lo que resulta clara entonces la importancia que, para la economía regional, tenía la navegación del mencionado río, en tanto garantía del flujo de mercancías para la exportación y de los insumos importados. Tan sólo en época de sequía, de “*fuerte verano*”, la baja de las aguas dificultaba la navegación con la consecuente merma del comercio y de la calidad de los productos rumbo al exterior²⁵.

La concesión del Yaracuy se otorgó en diciembre de 1844 con carácter de privilegio a los “*Sres. Foster, hijos y compañía y Hellyer y Compañía de Puerto Cabello*” por término de 15 años. Fijaba la aduana en el sitio de El Hatico, que nos fue imposible ubicar pero que sabemos era “*intransitable en invierno*” por lo que se propuso asentarla en El Peñón²⁶ (hoy día Alcabala de El Peñón, a 10-15 minutos en vehículo de San Felipe desde Caracas, por la llamada Carretera Nacional, hasta hoy es la única vía expedita entre Puerto Cabello y San Felipe-Barquisimeto). Con posterioridad, el llamado “*privilegio exclu-*

24 Rafael Silva Uzcategui, *Enciclopedia Larense*, p.161.

25 G de B, Año I, No. 8, 15-10-1840.

26 “Memoria del gobernador de Barquisimeto (sic) a la honorable diputación provincial en su reunión de 1845” en A. Arellano Moreno, *Memorias Provinciales 1845*, p.69.

sivo” aparece concedido sólo a Hellyer y Compañía (John B. Hellyer y Eduard Harrison)²⁷.

LA CONCESIÓN DEL RÍO TOCUYO

Se acordó en noviembre de 1839 y dos años después, en noviembre de 1841, se otorga privilegio exclusivo de 50 años para su navegación al Sr. Miguel Gómez. El río en cuestión nace en la serranía que rodea a la población de El Jabón al sur del estado Lara de hoy, en el “... *Páramo de la Cordillera de los Andes de Barquisimeto, situado en los límites del estado Lara con la sección Trujillo del estado Los Andes a 3.431 m. sobre el nivel del mar*”²⁸, y recorre el corazón del estado para, después de servir de límite natural con Falcón desembocar en el lugar llamado Boca del Tucuyo, muy cerca de Tucuyo de la Costa en la costa oriental falconiana, quedando de forma expresa para navegar directamente a Puerto Cabello. Esas características explican la importancia de la navegación del río, sin embargo por dificultades económicas, no podía esa obra:

“... emprenderse si no se halaga a quien la acometa, ofreciéndole un privilegio muy lato, ya que no hay fondos públicos para llevarla a acabo” (subrayado nuestro)²⁹.

En verdad, el privilegio concedido era amplio: 41 años:

*“...para exigir las remuneraciones que tenga á bien por el transporte de personas, bultos y demás objetos que conduzca por dicho rio, en la extensión correspondiente á esta provincia ”*³⁰.

Este señor Miguel Gómez, tenía plazo de dos años para “poner expedita la navegación”, así como para construir un camino desde Barquisimeto hasta donde se fijase la aduana cuya ruta debía pasar por la entonces parroquia de Duaca, todo bajo la supervisión de las autoridades cantonales y parroquiales³¹.

27 G de B. Año I, No. 8, 15-04-1840.

28 Véase: Telasco Mcpherson , *Diccionario del Estado Lara* y Tulio Chiossone, *Diccionario Toponímico de Venezuela*.

29 “Resolución de 10 de diciembre de 1849 mandando continuar el privilegio concedido a Miguel Gómez en 1841 para la navegación del Río Tucuyo”. En G de B, Año V, No. 113., 05-03-1850.

30 *Idem*.

31 “Resolución de 13 de mayo de 1850 concediendo un privilegio por el termino de 41 años a Miguel Gómez para hacer navegable el Río Tucuyo” en G de B , Año V, No. 113, 05-03-1850.

LA CONCESIÓN DEL RÍO COJEDE (sic)

La otra concesión fluvial, la del Río Cojede (sic) o Cogede , incluía un “camino de ruedas” desde :

“...la plaza de la parroquia Cabudare hasta el paso del río de Cojede (sic) donde debe establecerse la Aduana”³².

El privilegio, sobre el que no conseguimos datos de tiempo de duración, recaía sobre los señores José Luis Pérez, Dr. Juan Tamayo, Pedro Isasaval y Andrés Pérez. En dicho privilegio se anota un requisito que no observamos en las demás concesiones fluviales o de “caminos de ruedas”, cual era la presentación de fianza de 6 mil pesos “...para garantir (sic) el auxilio de 22 mil pesos (...) concedidos en empréstito a dichos empresarios para el camino.”

El camino en cuestión partía desde la llamada plaza de la parroquia Cabudare, es decir, del centro del Cabudare de hoy (ubicado a 15-20 minutos en vehículo al sur-este de Barquisimeto) hasta el paso del río Cojede (sic) ubicado cerca de la población de El Toruno en el extremo sur este del estado Lara, colindante con los estados Cojedes y Yaracuy. Hoy día, ubicamos ese camino en la carretera Cabudare a Sarare - La Miel , pero sólo hasta el poblado de Gamelotal donde debemos apartarnos de la vía principal para tomar una vía secundaria al este, hacia los poblados de El Altar y Cerro Toruno pasando por Carrizal y El Aruco.

En cuanto a la red fluvial, partía desde el pie del Toruno hasta la desembocadura del río de Sarare³³ es decir, desde el poblado de El Toruno a un flanco del cerro del mismo nombre hasta un punto que ubicamos al oeste del estado Cojedes equidistante entre los poblados de Pimpinela y El Amparo, 40 Km aproximadamente al sur del embalse de Las Majaguas de hoy día, para entonces lindero territorial entre la Provincia de Barinas y la de Carabobo, circunstancia ésta que como veremos despertará las suspicacias fronterizas.

LOS “CAMINOS DE RUEDAS”

Los tramos camineros, conforman una página aparte de este examen.

1. El llamado “Camino de la Costa”;
2. El camino Carora - Coro vía Baragua;

32 G de B, Año I, No. 1, 01-01-1846.

33 Idem.

3. El camino El Tocuyo - Trujillo;
4. El llamado "Camino de Taratarare";
5. El camino Cabudare - Paso del Cojede (sic) , sobre el que ya hablamos.

El mencionado "*camino de la costa*" era el que iba de Barquisimeto a Puerto Cabello por San Felipe. Hoy día es fácilmente identificable por cuanto ya lo indicamos sigue siendo hoy la única vía expresa para unir a ambas poblaciones, de forma que los segmentos a los que se hacía referencia en aquella época se corresponden con tramos muy precisos de la Carretera Nacional de hoy, incluso con sus mismos nombres, salvo el punto geográfico El Hatico sobre el que no conseguimos pista firme. Los tramos fueron entonces: Barquisimeto - Aduana El Hatico, Barquisimeto - El Chino (hoy día La Pica del Chino). También se le conocía como "*carretera del Yaracuy*". La carretera Carora - Coro se ubica al norte de Lara y corresponde a la vía Coro - Aregüe - Baragua que atraviesa la sierra del mismo nombre hasta San Luis y de allí a Coro.

Carretera Tocuyo - Trujillo/ cantón Carache: es un viejo tramo carretero que parte de El Tocuyo al sur vía Humocaró Bajo, y atraviesa el Páramo La Nariz hasta Carache en el estado Trujillo. La carretera expresa a Trujillo que conocemos hoy, vía Arenales, es definitivamente de construcción del presente siglo.

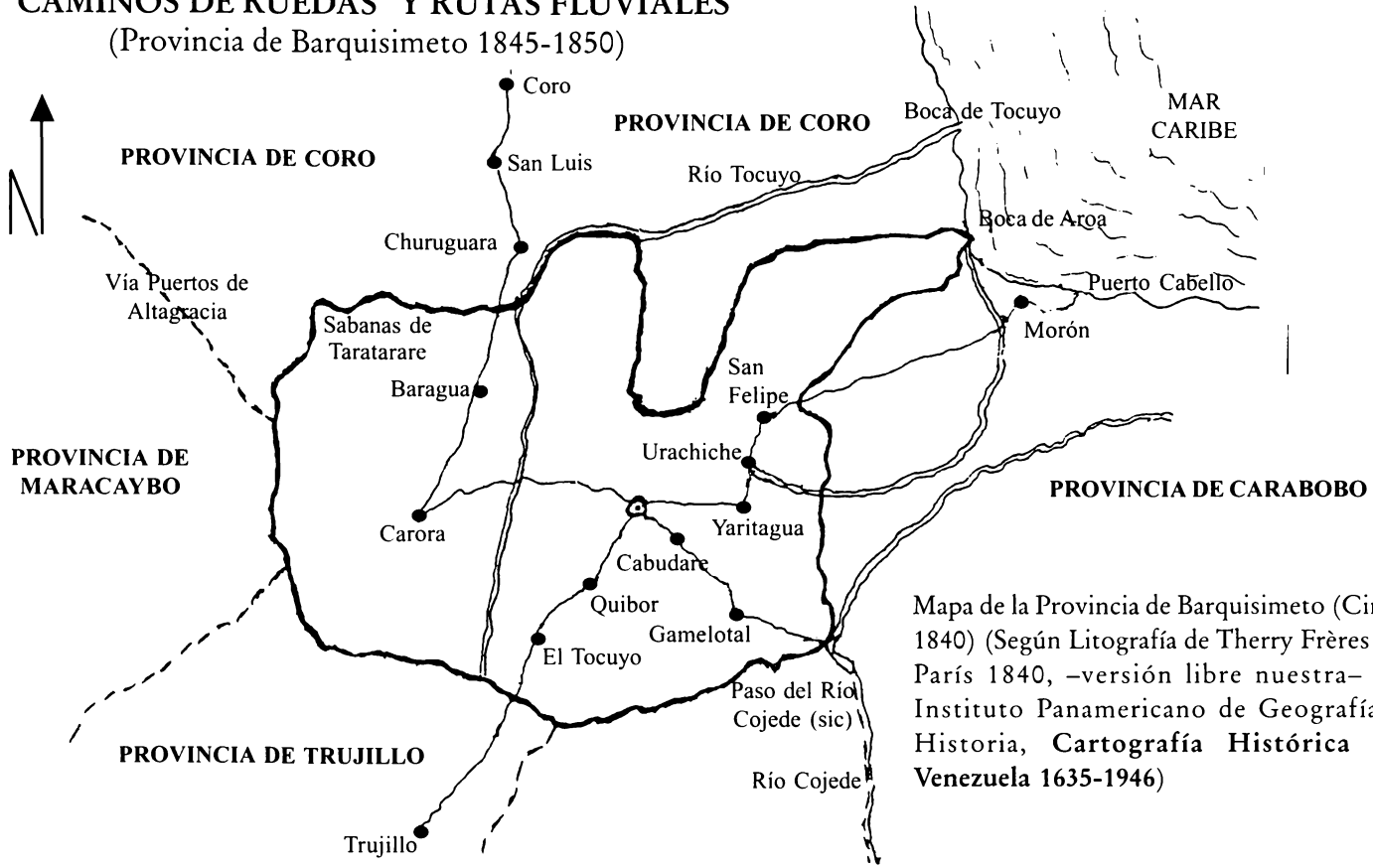
Respecto al llamado "*Camino de Taratarare*" no conseguimos señal clara de su ubicación. El actual mapa del estado Lara señala unas Sabanas de Taratarare al nor oeste del mismo sobre una zona en discusión con Falcón. El tramo carretero que hoy está sobre la referida zona apunta a Mene Mauroa y de allí a los Puertos de Altagracia en el Zulia, por lo que nos inclinamos a pensar que hacia allí se dirigió el "*camino de ruedas*" en cuestión.

Todo ese esfuerzo por comunicarse, por hacer fluir productos y mercancías, era trabajo material que necesariamente debió transponer las vallas y límites provinciales propios. Hacia todas direcciones geográficas se dirigieron recursos y preocupaciones que de alguna manera hirieron susceptibilidades y despertaron las inquietudes limítrofes de Provincias vecinas.

Finalizamos este breve esfuerzo haciendo una sumaria referencia a esos cuidados y prejuicios ante los sacrificios por infraestructura en la Provincia de Barquisimeto.

“CAMINOS DE RUEDAS” Y RUTAS FLUVIALES

(Provincia de Barquisimeto 1845-1850)



Mapa de la Provincia de Barquisimeto (Circa 1840) (Según Litografía de Therry Frères de París 1840, -versión libre nuestra- en Instituto Panamericano de Geografía e Historia, *Cartografía Histórica de Venezuela 1635-1946*)

LOS CELOS TERRITORIALES

El actual estado Lara sostiene controversias de límites con casi todos sus estados vecinos, excepción de Cojedes. Las disputas comprometen alrededor de 261 mil Has. con Falcón, Zulia, Trujillo, Portuguesa y Yaracuy³⁴. Coincidentalmente se han hecho presentes delicados incidentes al respecto en los últimos meses; esos celos territoriales, esas preocupaciones fronterizas no son nuevas en el tiempo, en el breve lapso de nuestro trabajo, pudimos reseñar uno de esos casos.

En enero de 1846, ya hechas públicas las ofertas de licitación para el camino Cabudare - Paso del Río Cojede (sic), el gobernador de la Provincia de Carabobo Miguel Herrera remite comunicación a su homólogo de Barquisimeto General Jacinto Lara haciéndole un conjunto de observaciones que en su opinión deberían incluirse en la construcción y apertura del mencionado camino, toda vez que manifestaba “... *como es parte del que entre Cabudare y San Carlos (sic), enlazará á Barquisimeto y Carabobo ...*” culminaba indicando que dicho camino debería extenderse hasta San Carlos³⁵, fundamentando así su pedido:

“Hoy que los campos están casi totalmente despoblados; hoy que todo está por hacerse, y que se destinan fondos para empezar, es precisamente la época oportuna de aspirar á la mayor perfección posible (...) bastará por evitar los inconvenientes (...) [para] que sus operaciones no terminen en él, paso actual (...) sino que prescindiendo del que se extienda hasta San Carlos”³⁶.

La respuesta de Barquisimeto fue terminante: no es posible cambiar los planes previstos.

La licitación de la ruta en cuestión incluía también el privilegio de navegación del río “*desde el pie del Toruno hasta la desembocadura del Río Sarare*”, punto lindante entre las Provincias de Carabobo y Barinas. Por ello los contratistas se dirigieron a la gobernación de Carabobo solicitándole “... *por la parte que tiene en el expresado Río...*” igual privilegio que el que Barquisimeto les había otorgado. A lo que Carabobo responde que no tiene intención de entorpecer los trabajos de los empresarios:

34 Servideo López, “La disputa limítrofe” en *El Informador*, Barquisimeto, 15-08-97.

35 G de B, Año I, No. 5, 01-03-1846.

36 *Idem.*

*“...bajo el supuesto de que ellos no tiendan a hacer variar el curso de aquel río, límite actual entre esta y la Provincia de Barinas...”*³⁷.

Insiste la gobernación en que se girarán instrucciones para lograr total colaboración de las autoridades locales, empero hacen una aclaratoria que habla por sí misma; consideran deber expresar:

*“...y con más extensión al gobierno de la provincia de Barquisimeto, que estos hechos no deben entenderse como una aprobación de esta autoridad en favor de todos los efectos de la expresada ordenanza [Ordenanza del 10-12-1845 de la Provincia de Barquisimeto que otorga privilegio para abrir camino de Cabudare al Cojede (sic) y navegación de dicho río] pues, cualesquiera que ellos sean, benéficos o perjudiciales a los intereses de esta provincia, en la parte que concede una exclusiva sobre la navegación del Cojede (sic), extensiva a otros ríos que participan de sus aguas, no toca solamente a este gobierno [al de Barquisimeto] considerarlos, ni es atribución suya el consentirlos”*³⁸.

La comunicación es clara, “nosotros decidimos qué nos conviene y qué no”, un poco aquel viejo dicho popular “métanse con el santo pero no con la limosna”. Es fácil suponer que la negativa para llevar el camino proyectado hasta San Carlos, alimentó las reticencias de los carabobeños que no vieron con buenos ojos los trabajos en su línea fronteriza. Y es que tampoco fueron del agrado de la Provincia de Barinas aquellas diligencias fluviales de Barquisimeto, al punto que fue uno de los factores que obligaron a la Diputación Provincial en 1849 a derogar la ordenanza del 10 de diciembre de 1845 y a cerrar un capítulo en ese largo drama de disputas limítrofes que hoy, en las postrimerías del siglo XX, lejos de culminar han adquirido nuevos ribetes.

CONCLUSIÓN

La Junta Superior de Caminos fue un órgano de honda significación no sólo en la trama administrativa y burocrática del Estado Regional, sino sobre todo por su papel en el impulso y porfía en el avance material de la región, para vertebrar una infraestructura vial en la época, amén de los múltiples obstáculos presentes.

37 G de B, Año I, No. 7, 01-04-1846.

38 Idem.

Escribiendo estas líneas observamos el titular de la editorial del diario *El Nacional* del 08-09-97 “*Convenciones sin reales*”, en clara referencia a la recién celebrada Convención Nacional de Gobernadores en el Estado Nueva Esparta, donde el tema central fue el de los recursos financieros ofrecidos por el “nivel central”, que no terminan de llegar a las regiones y que les crean graves conflictos. Con las diferencias de rigor, eran esos también los reclamos del General Jacinto Lara, de Don Ramón Vilané, del General Florencio Jiménez, de Don Nicolás Martínez y de Don Martín María Aguinagalde, gobernadores provinciales entonces.

Definitivamente, la historia sirve para mucho más de lo que muchos piensan; en este caso, resulta de perogrullo agregar otra cosa, salvo que pareciera que el tiempo no ha pasado en cuanto al desdén y al maltrato del poder central para con las regiones. No será en el marco del establecimiento donde localidades y regiones puedan tener un desarrollo autosostenido y lejano de la tutela centralista. A no dudarlo, queda mucho por recorrer para dar resolución a la delicada contradicción centralismo-federalismo.

En otro orden de ideas, encontramos que las más importantes vías de comunicación del Estado Lara y del Yaracuy de hoy provienen de los esfuerzos de aquellos días. La autopista Barquisimeto-Morón tiene su trazado en el antiguo “*Camino de la Costa*” o “*Camino del Yaracuy*”. Lo mismo sucede con la vía expresa Barquisimeto-Valencia, por la serranía de Nirgua, el cual era el “*Camino a Valencia por el cantón de Nirgua*”. Y la vía que comunica a Barquisimeto con Acarigua, tiene sus trochas primigenias en una parte del “*Camino de Ruedas de la Plaza de la Parroquia Cabudare al Paso del Cojede*” (sic), es decir, de Cabudare al poblado de El Gamelotal.

Las otras vías llamadas entonces “*Caminos Principales*” son hoy carreteras de segundo y tercer orden que han sido sustituidas por vías más expeditas y modernas; es el caso de las que llevan a Coro y a Trujillo.

El rol de las administraciones cantonales y Concejos Municipales ante el tema de marras fue sin duda principal. Sin su concurso ni el de los vecinos en la ordenación y coordinación de las “*limpias y composiciones*” de los tramos camineros, habida cuenta de la situación de inopia existente, quizá la provincia no habría pasado de ser por mucho tiempo más que una región inhóspita, sin posibilidad de integración al conjunto territorial nacional.

No creemos sea ligereza afirmar que el papel de los empresarios particulares fue relevante en el orden de ideas que exponemos. Antes bien, sin emitir juicios de valor respecto a la laxitud de los privilegios que otorgaban las concesiones, que, de ser cuestionables, no excluirían de culpa a los miembros de

Juntas de Caminos y Diputación Provincial, su participación coadyuvó, en gran medida, a la estructuración de una red vial que aunque limitada, hizo posible el avance e integración de la provincia con sus próximas vecinas, al tiempo que se sentaron las bases de las principales vías de comunicación de hoy.

Pese a los tropiezos de carácter limítrofes y fronterizos con Barinas y Carabobo, será hacia esta última región donde se centrarán los mayores esfuerzos en el plano de vías de comunicación. La existencia de dos importantes núcleos, Valencia como centro político y económico cercano a la capital y Puerto Cabello, como eje de importación y exportación, explican el interés por avanzar, por abrir caminos al oriente de la región y al centro del país. Quizá sea ello explicación también del por qué no se hicieron mayores esfuerzos en igual sentido hacia lo que hoy son Zulia y Falcón.

Creemos necesaria hacer una observación final. Buena parte de nuestra historiografía del siglo XIX lo presenta como el tiempo del estancamiento o del retroceso frente al legado y compromiso de los Libertadores, como la época de la obscuridad, tiempo de dictaduras y caudillos que oprimen a un pueblo inerme, período de desajustes de las instituciones y de obtención del poder por la guerra donde la luz de la cultura, del pensamiento, de las letras y las artes no tienen cabida, lapso de destrucción de un país antes de construirlo. Algunos han definido el fin de esa etapa, del siglo XIX, cuando muere el benemérito Juan Vicente Gómez, largo túnel del oprobio.

Empero, esfuerzos investigativos como éste, a pesar de ser muy modestos y sin pretensiones mayores, logran detectar elementos que hacen dudar de aquel retrato macabro que los pinceles de buena parte de nuestra historiografía nos han pintado. Logramos percibir las cosas de otra manera; es notoria la preocupación y el esfuerzo de aquellos hombres por diseñar una nación distinta, los planes y las directrices de los mandatarios regionales, las discusiones y las ideas del ciudadano común reflejan un objetivo claro: el anhelo, el propósito de hacer de aquella nación un país con una fisonomía más benigna, vale decir una Venezuela acorde con los tiempos del momento en lo que se refiere a su economía y a su armazón física y de infraestructura; las otras cosas, las ideas, los proyectos pueden estar allí también, nosotros solo vimos breves trazos.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

1. Hemerografía.

El Informador, Barquisimeto, 1997.

Gaceta de Barquisimeto (Periódico Oficial), Años 1843-1852.

Historia y Tradición [Revista del Centro de Historia Larense], Año I, 1982

2. Compilaciones / Documentos Públicos.

ARELLANO MORENO, Antonio

Relaciones geográficas de Venezuela. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1964, 678 p.

Memorias Provinciales 1845. Caracas, Ediciones del Congreso de la República, 1973, 278 p.

CAÑIZALES VERDE, Francisco.

Diputación Provincial de Barquisimeto (ordenanzas, resoluciones, decretos y comunicaciones) Barquisimeto, publicaciones del Centro de Historia Larense, 1944, Varios volúmenes.

INSTITUTO PANAMERICANO DE GEOGRAFÍA E HISTORIA.

Cartografía histórica de Venezuela 1635-1946. (Selección de los principales mapas publicados hasta la fecha) Caracas, selección presentada en la IV asamblea del IP de G e H por la comisión venezolana, agosto 1946, s/p.

FUENTES SECUNDARIAS.

Obras de Referencia.

CASA LARA

Guía especial del Estado Lara (Recopilación, redacción y dirección de Julio Alvarez). Caracas, Edit, Grafos, 1963, 99 p.

CHIOSSONE, Tulio

Diccionario Toponímico de Venezuela. Caracas, Biblioteca de autores y temas tachirenses, N° 100, 1992, 509 p.

FUNDACIÓN POLAR

Diccionario de Historia de Venezuela. Caracas, Edita. Ex Libris, 1992, 3 tomos.

LANDAETA ROSALES, Manuel

Gran recopilación geográfica estadística e histórica de Venezuela. (Colección Cuatricentenario de Caracas) Caracas, Ediciones Patrocinadas por el Banco Central de Venezuela, 1963, 2.T.

McPHERSON , Telasco

Diccionario del Estado Lara. Caracas, Ediciones Presidencia de la República, 1981, 558 p.

SILVA UZCATEGUI, Rafael.

Enciclopedia Larense. Caracas, Impresos Unidos, 1941.

VILA, Marco Aurelio

Diccionario de Tierras y Aguas de Venezuela. Caracas, Dirección de cartografía nacional, 1976, 290 p.

BIBLIOGRAFÍA.

PERERA, Ambrosio

Historia político-territorial de los estados Lara y Yaracuy. Caracas, C.A. Artes Gráficas, 1946, 436 p.

ROJAS, Reinaldo.

La economía de Lara en cinco siglos (una aproximación a su estudio). Barquisimeto, Asamblea Legislativa del Estado Lara, Asoc.Pro Venezuela, seccional Lara, 1996, 112 p.

TROCONIS DE VERACOECHEA, Ermila

Historia de El Tocuyo colonial. (Colección Historia) , Caracas, EBUC, 1984, 479 p.