Procesos Históricos. *Revista de Historia*, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

Régimen tributario para obras públicas en el contexto histórico-político de la Venezuela de los siglos XIX y XX. El Trabajo Personal Subsidiario. Una mirada al caso de Mérida

Edda O. Samudio A.[1]
https://orcid.org/0000-0002-4822-0542
¨[edda.samudio@gmail.com]
Universidad de Los Andes
Mérida, Venezuela

Yanixa Rivero-Hidalgo[2]
https://orcid.org/0009-0004-4522-999X
[metodocientificoula@gmail.com]
Universidad de Los Andes
Mérida, Venezuela

Resumen

Este estudio tiene como propósito examinar el Régimen Tributario para Obras Públicas en el Contexto Histórico-Político de la Venezuela de los Siglos XIX y XX. El Trabajo Personal Subsidiario. Una mirada al Caso de Mérida, 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 de Mérida, y por tanto, en Venezuela. La metodología utilizada es de tipo documental y exploratorio, con un enfoque cualitativo. Aunque hay pocos estudios específicos sobre el tema, se consultaron fuentes históricas y documentos oficiales nacionales, regionales y locales para construir el análisis. Finalmente, se determinó que la política tributaria como medida utilizada por el estado venezolano para precisar y solventar una problemática social, como es el caso específico, de la escasez de vías de comunicación y demás obras públicas de envergadura de la Venezuela de los siglos XIX y XX, y que demandaba una intervención urgente, puedo ser afrontada mediante una acción o gestión pública, es decir, a través de la aplicación del impuesto municipal conocido como Trabajo Personal Subsidiario.

Palabras claves*:* trabajo personal subsidiario, impuesto municipal, obras públicas.

[1] Profesora-Investigadora. Phd en Geografía histórica por el University College London. Profesora (J) de la Universidad de Los Andes (Venezuela). Miembro del SNI. SENACYT. Ciudad de Panamá-Panamá.

[2] Investigadora adscrita al Grupo de Historia de la Regiones Americanas (GIHRA) y al Centro de Investigaciones Jurídicas de la Universidad de los Andes. Docente Universitaria de la Escuela de Criminología. Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas- ULA.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

Recibido: abril, 2024
Aprobado: junio, 2024

Tax regime for public works in the historical-political context of 19th and 20th century Venezuela. Subsidiary Personal Work. A look at the case of Mérida

Abstract

The purpose of this study is to examine the Tax Regime for Public Works in the Historical-Political Context of Venezuela in the 19th and 20th centuries. Subsidiary Personal Work. A look at the Case of Mérida, 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 setting of Mérida, and therefore, Venezuela. The methodology used is documentary and descriptive-exploratory, with a qualitative approach. Although there are few specific studies on the topic, historical sources and official documents were consulted to construct the analysis.

Finally, it was determined that tax policy as a measure used by the Venezuelan state to specify and solve a social problem, such as the specific case of the shortage of communication routes and other major public works in Venezuela in the 19th and 19th centuries. XX, and which demanded urgent intervention, can be addressed through public action or management, that is, through the application of the municipal tax known as Subsidiary Personal Work.

Keywords: subsidiary personal work, municipal tax, public works.

Introducción

La inclinación de los historiadores e investigadores venezolanos hacia el estudio de temas histórico ha sido una constante a lo largo del siglo XIX, XX y primeras décadas del siglo XXI. Su contribución en este campo del conocimiento ha sido significativa, especialmente, debido a los aportes teóricos y metodológicos que han permitido comprender el pasado y analizar con mayor perspicacia el presente.

Ahora bien, el propósito de este quehacer investigativo es analizar el régimen tributario aplicado a las obras públicas en el contexto histórico-político de Venezuela durante los siglos XIX y XX. En particular, se centrará en el Trabajo Personal Subsidiario y su impacto en la infraestructura pública, con un enfoque específico en el caso del Estado Mérida. Este análisis busca comprender cómo este impuesto contribuyó al desarrollo de carreteras, puentes y otras obras en la región, así como examinar las razones detrás de su abolición en 1925 por orden del Presidente Juan Vicente Gómez.

Durante el siglo XIX y buena parte del siglo XX, Venezuela enfrentó el desafío de la incomunicación, tanto a nivel interno como externo. Este obstáculo fue uno de los principales problemas que afectaron el progreso integral del país. Además, en las ciudades venezolanas

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

existían restricciones significativas en cuanto al diseño y uso de espacios públicos, como calles y plazas. La dotación de servicios básicos también era precaria y solo comenzó a mejorar en las últimas décadas del siglo XIX. En consecuencia, el Estado venezolano legisló a favor de la construcción y mejoramiento de las vías de comunicación y demás obras públicas de envergadura, por lo cual implantó un impuesto especial y directo conocido como Trabajo Personal Subsidiario, contemplado en la legislación nacional y delegó en la institución del Concejo Municipal de cada municipio venezolano la reglamentación, organización y cumplimiento del impuesto subsidiario.

Cabe señalar, que el Trabajo Personal Subsidiario fue aplicado en todo el territorio nacional con el objetivo de solventar problemas de infraestructura urbana y rural y consistió en la obligación de los vecinos hombres de las diferentes parroquias 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, 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.

Para este estudio investigativo, se adoptó la metodología de investigación de tipo y diseño documental. En nuestro caso específico, se aplicó el nivel de investigación exploratorio y se adoptó el enfoque cualitativo para abordar el objetivo general del estudio: examinar el régimen tributario para obras públicas en el contexto histórico-político de Venezuela durante los siglos XIX y XX, con un enfoque específico en el Trabajo Personal Subsidiario en Mérida.

1. Antecedentes históricos-políticos de las normativas tributarias relacionadas a las obras públicas en Venezuela. El Trabajo Personal Subsidiario

La infraestructura física de una nación o de un pueblo determinado sintetiza su cultura, la dedicación, inteligencia e ingenio de los miembros que la integran. Por lo tanto, la construcción de carreteras, caminos y demás obras públicas constituye un tema de gran importancia para el mejor conocimiento de los procesos históricos que marcaron la evolución de la estructura económica de Venezuela.

Los primeros colonizadores establecidos en América traían en mente el modelo que debían seguir para las fundación de las ciudades y para la erección de edificios, templos y demás obras publicas de envergadura, no obstante, no portaban normas precisas acerca del método que debían aplicar, solo el modelo de ciudades europeas como las españolas, italianas y portuguesas así como también la gran influencia de la cultura árabe[3].

A medida que progresa el proceso colonizador se hace evidente la necesidad de dictar reglas que, por otra parte, ya existía en España y que se trasladaron al continente americano, y por ende, a Venezuela. Son los cabildos los encargados de disponer la manera de hacer los

[3] Eduardo Arcila Farías, *Historia de la ingeniería en Venezuela*, (Caracas: Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961), 30.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

repartimientos de solares, el trazado de las calles, el levantamiento de las iglesias y de los edificios públicos. De acuerdo al planteamiento de Eduardo Arcila Farías:

> Toda esta reglamentación local, más las disposiciones emanadas por la corona son recogidas y codificadas por Felipe II, quien en el año 1573, dicto unas extensas instrucciones conocidas con el nombre de Ordenanzas de descubrimientos y población (…). Las normas urbanísticas dadas en estas ordenanzas (…) no fueron simples leyes, ya que la disposición y planificación de las ciudades españolas en América son buena prueba del acatamiento otorgado a esas reglas[4].

En 1802 por decreto de la Real Audiencia y a solicitud del Gobernador y Capitán General de Venezuela, Manuel de Guevara y Vasconcelos, el licenciado Miguel José Sanz redactó un conjunto de ordenanzas municipales bajo el nombre de «Ordenanzas para el Gobierno y Policía de la muy ilustre Ciudad de Santiago de León de Caracas, Cabeza de la Provincia de Venezuela»[5] , por medio de las cuales se legislaba sobre las más diversas materias entre las que se destacan: lo moral, las costumbres, la educación, el urbanismo, el trabajo, las obras públicas y vialidad, entre otras.

Por otro lado, en la Constitución Federal de 1811, el Estado venezolano definió los deberes del hombre en la sociedad de la siguiente manera:

> Son deberes de cada individuo para con la sociedad contribuir a los gastos públicos a través de los impuestos establecidos con la finalidad de aplicarlos en las obras públicas y caminos y servir a la Patria cuando ella lo exige, haciéndole el sacrificio de sus bienes y de su vida, si es necesario[6]

Durante gran parte del siglo XIX, el progreso se asociaba con alcanzar un nivel socioeconómico y cultural similar al que habían logrado las potencias europeas gracias a la Ilustración y la Revolución Industrial. Sin embargo, este avance no sería posible sin una infraestructura adecuada de obras públicas y vías de comunicación. Esta perspectiva de desarrollo prevaleció en la Venezuela republicana, donde la preocupación gradual por la recuperación del país intentaba superar las condiciones devastadoras causadas por los terremotos de 1812 y la Guerra Federal, obstaculizando sus aspiraciones civilizatorias.

En otras palabras, la crítica situación socio-política de Venezuela dificultaba el desarrollo efectivo de obras públicas y la modernización de las vías de comunicación en todo el territorio nacional. A pesar de ello, se implementaron una serie de medidas políticas para la recuperación del país. No obstante, las obras públicas de gran envergadura y la

[4] Arcila, *Historia de la…,* 31.
[5] Arcila, *Historia de la…,* 69.
[6] Cfr. Constitución Federal de los Estados de Venezuela de 1811 (Venezuela: Congreso General, 1811), artículo 194, Sección III.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

modernización de las vías de comunicación seguían concentradas en Caracas y sus alrededores. [7]

Durante el siglo XIX y gran parte del XX, la preocupación por la apertura y mejora de la infraestructura vial y urbana se generalizó en todo el territorio venezolano. Esta cuestión se convirtió en una característica fundamental de ese período. La inexistencia de una red de comunicación se volvió un problema social, ya que limitaba las fuerzas productivas. La escasez de recursos económicos y la expansión de la economía regional llevaron al Estado venezolano a implementar medidas extraordinarias para abordar los trabajos necesarios en vialidad y obras públicas.

El Concejo Municipal de cada provincia asumió la responsabilidad de cuidar las vías públicas, incluyendo la construcción, limpieza y desarrollo de la infraestructura vial y obras públicas en sus respectivas jurisdicciones. Pero, debido a la falta de recursos financieros, se limitaron principalmente a la refacción de caminos vecinales, la construcción y reparación de puentes, y algunas obras públicas. Esta situación se atribuye principalmente a la difícil situación económica que enfrentaba la corporación municipal durante todo el siglo XIX. Motivadas por la necesidad de mejorar las vías de comunicación y las obras públicas en Venezuela, las autoridades regionales promulgaron legislación a favor de estos objetivos, por lo cual se estableció un impuesto especial y directo conocido como el Trabajo Personal Subsidiario, contemplado en la legislación nacional.

En este contexto, es importante destacar que la «contribución subsidiaria es el trabajo personal que todos los vecinos estaban obligados a realizar para la comunidad bajo control de las instancias municipales»[8]. Además, de acuerdo al planteamiento de Rivero-Hidalgo, 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, 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.[9]

De esa manera, a través de ordenanza minuciosa, se estableció y reguló el impuesto del Trabajo Personal Subsidiario en todo el territorio venezolano. Según McGreevey, «este sistema había demostrado resultados fructíferos en los Estados que conforman la Unión Americana, especialmente en el estado de Nueva York. Posteriormente, se implementó en

[7] Arcila, *Historia de la…,* 70
[8] W. P. McGreevey, *Historia Económica de Colombia, 1845-1930 (*Bogotá: Universidad de Los Andes, 2015), 66.
[9] Yanixa Rivero-Hidalgo, *El Trabajo Personal Subsidiario (*tesis de licenciatura, Universidad de Los Andes, 1998), 56.

Procesos Históricos. *Revista de Historia*, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

territorios como Colombia, Venezuela y Panamá»[10]. Así, el Trabajo Personal Subsidiario se instauró a principios del siglo XIX, específicamente desde 1828, y se mantuvo vigente hasta 1925, cuando el presidente de Venezuela, Juan Vicente Gómez, ordenó su eliminación

2. Marco Legal y Tributación del Trabajo Personal Subsidiario en Venezuela: Aspectos Provinciales y Municipales en Mérida

Como se ha mencionado, durante gran parte del siglo XIX y XX, el Concejo Municipal en Venezuela tenía la responsabilidad de cuidar, fomentar y desarrollar la infraestructura vial y urbana. Su función principal era supervisar todo lo relacionado con la reglamentación, organización y administración del impuesto municipal por Trabajo Personal Subsidiario. En esta circunstancia, el Concejo promulgó una serie de leyes, reglamentos, resoluciones y ordenanzas a través de las cuales se establecen las bases legales para que los ciudadanos cumplan con sus obligaciones mediante trabajos en beneficio de la comunidad o sustitución de multas.

Leyes
Ley del Trabajo Personal Subsidiario de 1877
Ley del Trabajo Personal Subsidiario de 1882
Ley del Trabajo Personal Subsidiario de 1897
Ley del Trabajo Personal Subsidiario de 1906
Ley del Trabajo Personal Subsidiario de 1917.

Reglamento

Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales de 1920.

Ordenanzas
Ordenanza de 24 de noviembre de 1852, sobre el Trabajo Personal Subsidiario.

Resolución
Resolución sobre Trabajo Personal Subsidiario en favor de Caminos y de Obras Públicas.

3. Características fundamentales del funcionamiento del tributo aplicado al Trabajo Personal Subsidiario en Mérida.

[10] McGreevey, *Historia Económica…, 66*

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

La inexistencia de vías de comunicación en la región merideña, unido a la deficiencia y falta de obras públicas de envergadura fueron los principales problemas reclamados en el transcurso del siglo XIX y primeras décadas del XX por los diferentes sectores de la sociedad emeritense. Las autoridades regionales no desconocieron la gravedad de la situación por lo que establecieron diferentes políticas con la finalidad de solventar la situación. Por ello, instituyeron las Juntas de Camino y luego las Juntas de Fomento con el objetivo de iniciar una infraestructura vial y urbana que admitiese el desarrollo económico de la región. Sin embargo, «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 se vio envuelta en una serie de conflictos que provocaron una constante inestabilidad política que consumían la mayoría de los recursos»[11].

Para mediados del siglo XIX, los principales caminos de recuas utilizados para transportar la producción de la provincia eran, fundamentalmente, el Camino de Escalante, que conducía a Maracaibo, y el Camino de los Callejones, que llevaba hacia los llanos de Barinas y Apure. Según Alicia Ardao, para finales del siglo:

> 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.[12]

Los testimonios que mencionan el mal estado de los caminos en Mérida eran comunes. A través de los periódicos de la época, se generó un clamor constante para unir esfuerzos en favor de la apertura y mejora de las rutas que conectaban Mérida con el lago de Maracaibo y los llanos de Barinas. El objetivo era permitir un transporte más seguro, confiable y económico del café, que era el principal producto de exportación. Además, las condiciones lamentables de los caminos internos dentro de la región de Mérida también fueron objeto de duras críticas.

Por otra parte, Mérida también 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. La Diputación Provincial fue instituida en Venezuela para 1830 tomando como base la legislación comprendida en la Constitución de Cádiz de 1812. Las Diputaciones se encargaban de velar por el buen orden y el funcionamiento de las provincias para lo cual se le otorgaban la potestad de dictar ordenanzas, acuerdos, decretos y resoluciones destinados al bienestar de la comunidad, es decir, que eran cuerpos legislativos que reunían las atribuciones necesarias para legislar en lo concerniente a la prosperidad de las provincias. «Entre sus facultades relativas al aspecto

[11] Robinson Meza, «El fomento de las obras públicas en Mérida durante el siglo XIX: el trabajo personal subsidiario», *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, (1996): 48.
[12] Alicia Ardao, (2002). *El Café y las Ciudades de los Andes Venezolanos (1870-1930), (*Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 2002), 26.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

político administrativo estaban las de proponer al estado los medios necesarios para la construcción y reparación de obras de utilidad pública»[13]

La Constitución del Estado de Venezuela de 1830 establecía cual debía ser la composición, atribuciones y funciones de las Diputaciones Provinciales. Entre estas se mencionan las siguientes:[14]

1. Establecer los impuestos provinciales o municipales y arreglar el sistema de su recaudación e inversión.
2. Contratar empréstitos sobre los fondos provinciales o municipales para la realización de obras públicas.
3. Promover y decretar la apertura de caminos, construcción de puentes, calzadas, hospitales, escuelas o casas de educación, hospitales, cementerios, cárceles y demás establecimientos de beneficios y utilidad pública. Pudiendo a este fin aceptar y aprobar las propuestas que se hagan por compañías o particulares siempre que no sean opuesta a ninguna ley de la república
4. Procurar la más fácil y rápida comunicación de los lugares de las provincias y de estos con las provincias vecinas
5. Conceder privilegios exclusivos en favor de los empresarios de obras públicas que se consideren indispensable para su ejecución.

Sin embargo, en algunos mensajes de los gobernadores de la Provincia de Mérida o de los presidentes del Gran Estado Los Andes, se evidencian las necesidades de obras públicas en la región y las dificultades que los funcionarios encontraron para su desarrollo. En este sentido, Jesús Jáuregui señala la «ausencia, pobreza o malas condiciones de calles, puentes, plazas, acueductos, cementerios, hospitales, cárceles e iglesias en los pueblos merideños»[15] Las autoridades merideñas no ignoraron esta situación y se unieron para intentar abrir caminos, construir puentes o mejorar los ya existentes. Sin embargo, su éxito limitado a menudo se justificaba argumentando que Mérida carecía de suficientes recursos, ya que la mayoría se destinaba al mantenimiento del orden público debido a la constante inestabilidad política, especialmente en las últimas tres décadas del siglo XIX. La preocupación de los merideños por el desarrollo de sus obras públicas llevó a exigir una distribución equitativa e igualitaria de las rentas públicas nacionales entre todas las entidades autonómicas.

Ante la insuficiencia de recursos económicos y el crecimiento de la economía regional, la gobernación provincial de Mérida se vio obligada a tomar medidas extraordinarias para abordar los trabajos necesarios en vialidad y obras públicas. En consecuencia, se implementó en toda la jurisdicción merideña un impuesto municipal especial y directo conocido como el Trabajo Personal Subsidiario, establecido por la legislación nacional.

[13] Thais Zerpa, «La Diputación Provincial en Venezuela: antecedentes, creación, funcionarios y atribuciones», *en Búsqueda de la Historia* (Mérida: Consejo de Publicaciones Universidad de Los Andes, 1998), 417.
[14] Véase Constitución del Estado de Venezuela de 1830 (Venezuela: Congreso de la República, 1830), artículo 161.
[15] Jesús Manuel Jáuregui Moreno, *Apuntes Estadísticos del Estado Mérida* (Caracas: Ministerio de Justicia, 1987), 20.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

La Gobernación de Mérida delegó en el Concejo Municipal del Distrito Libertador la responsabilidad de cuidar las vías públicas. Esta institución tenía entre sus funciones la construcción, limpieza y desarrollo de la infraestructura vial en la región merideña. Sin embargo, debido a la escasez de recursos financieros, se limitó exclusivamente a la reparación de caminos vecinales y la construcción y reparación de puentes. Esta situación se atribuye principalmente a la difícil situación económica que enfrentaba la corporación municipal durante todo el siglo XIX

Asimismo, el Concejo Municipal merideño como institución encargada del cuidado, fomento y desarrollo de la infraestructura vial y urbana, se encargaba también de velar por todo lo relacionado con la reglamentación, organización y administración del impuesto municipal por Trabajo Personal Subsidiario, un impuesto especial directo y obligatorio que debían pagar todos los habitantes masculinos de Mérida, incluyendo los extranjeros, cuya residencias en cualquiera de las parroquias merideñas sobrepasara los tres meses.

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 de 1844[16] estableció que el impuesto 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 personal.

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 Mariano Picón Salas 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.[17]

Es importante señalar que la legislación relativa al impuesto de Trabajo Personal Subsidiario establecía excepciones. Las mujeres y los varones menores de 18 años o mayores

[16] Cfr. Resolución sobre el Trabajo Personal Subsidiario a favor de Caminos y Obras Públicas de 1844. (Mérida: Concejo Municipal del Distrito Libertador del Estado Mérida, 1844), 29

[17] Mariano Picón Salas, *Comprensión de Venezuela: antología y selecciones (*Caracas: Ministerio de Educación Nacional, 1970), 15.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

de 60 años estaban exentos. No obstante, aquellos que se encontraban entre estas edades y no podían pagar la cuota en efectivo o tenían impedimentos físicos que les dificultaban contribuir con trabajo personal debían demostrarlo. Además, estaban exentos de este impuesto los individuos en situación de pobreza notoria, los jornaleros cuyos salarios no superaban los tres bolívares (3,00 Bs.) diarios, aquellos con libre administración de sus bienes, los empleados públicos que desempeñaban cargos concejiles y los miembros de las juntas de subsidios.

No obstante, la Ordenanza del 24 de noviembre de 1852, que reglamentaba el impuesto subsidiario, solo exceptuaba a las mujeres, a los hombres mayores de 60 años y a los esclavos. Las leyes relativas al Trabajo Personal Subsidiario de los años 1877, 1906 y 1917, también eximían a los militares o ciudadanos vecinos del distrito que hubieran trabajado en el servicio de la guardia nacional o guardia militar acantonada en el Estado Mérida durante tres meses consecutivos en el año correspondiente. Estos individuos debían presentar un comprobante en la boleta expedida por el presidente del Estado. Además, los padres de familia que tuvieran al menos uno o dos hijos en la edad requerida por la ley para prestar el servicio personal también estaban exentos.[18]

Por su parte, el Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales de 1920, en su artículo 1, establecía excepciones únicamente para aquellos que ocuparan cargos concejiles o que estuvieran físicamente impedidos. Estos individuos debían presentar la debida comprobación ante el Concejo Municipal o la Junta Comunal respectiva. Además, las mujeres también estaban excluidas de esta obligación.[19]

En relación a la contribución por Trabajo Personal Subsidiario, es importante señalar, que variaba según la capacidad económica de los individuos. Esta contribución oscilaba entre uno y cinco jornales, siendo cada jornal equivalente a la cantidad de dinero que se pagaba a un trabajador por un día de labores en la época en que se recaudaba dicho impuesto. La Ordenanza de 1852 sobre el impuesto subsidiario establecía las siguientes categorías de contribuyentes:

1. Vecinos y habitantes con cualidades electorales y rentas. Estos debían contribuir con cinco jornales.
2. Sufragantes parroquiales y extranjeros. Su aporte era de tres jornales.
3. Individuos de 18 años sin requisitos para sufragar. Debían contribuir con dos jornales[20].

La Ley sobre Trabajo Personal Subsidiario de 1877 establecía un valor de cincuenta céntimos para el jornal de todos los contribuyentes. En contraste, en 1882, se estipuló un jornal de cinco bolívares por colaborador, mientras que la ley correspondiente al año 1897 fijaba el valor en tres bolívares. Sin embargo, en lo que respecta a las leyes sobre Trabajo

[18] Cfr. Ordenanza sobre Trabajo Personal Subsidiario de 1852. (Mérida: Imprenta Oficial,1852), Título I; y leyes sobre el Trabajo Personal Subsidiario 1917, 1907 y 1877.
[19] Al respecto véase: Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales de 1920
[20] Sobre el tema cfr. *Ordenanza sobre Trabajo*…

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

Personal Subsidiario para los años 1906 y 1917, se estimaba un jornal de dos bolívares por cada contribuyente.

Según el Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales de 1920, corresponde al Concejo Municipal recibir las listas subsidiarias elaboradas por las juntas comunales (anteriormente conocidas como juntas de subsidio). Posteriormente, el Concejo debe clasificar a los ciudadanos que deben cumplir con la contribución subsidiaria, siguiendo 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.[21]

La legislación sobre el Trabajo Personal Subsidiario establecía que los contribuyentes que se negaban a pagar la cuota de jornales asignados eran multados, incrementándose la cantidad de jornales que debían abonar. En caso de persistir en la negativa, se aplicaba una privación de libertad mediante un arresto de no menos de 24 horas, hasta que se completara la satisfacción de la contribución.

Del mismo modo, establecía que quienes cumplían su servicio subsidiario mediante trabajo personal debían trabajar una vez al año durante cuatro días consecutivos, con una jornada laboral de ocho horas diarias. Si un jornalero no cumplía con las horas establecidas sin justificación, perdía el trabajo realizado ese día. Además, reglamentaba que los hombres

[21] Reglamento sobre la Ley de Conservación …,art. 4

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

que no pagaran el impuesto subsidiario en los días asignados estarían sujetos a una multa de ocho reales, a menos que justificaran su ausencia.

Por otra parte, es importante aclarar que la legislación sobre el impuesto subsidiario también establecía cómo debía utilizarse dicho impuesto. En este sentido, se destinaba a diversas áreas de infraestructura y servicios públicos, tales como:

1. Apertura y composición de caminos y puentes. El impuesto se empleaba para mejorar las vías de comunicación entre las distintas parroquias.
2. Construcción y refacción de edificios públicos. Se destinaba a la creación o renovación de casas municipales, cárceles, escuelas y hospitales.
3. Limpieza y mejora de cementerios. Los fondos contribuían a mantener y embellecer los lugares de descanso final.
4. Composición y reparación de calles, cañerías, plazas y acueductos. Se invertía en la infraestructura urbana básica.
5. Edificación y refacción de templos y obras urbanísticas. El impuesto también se utilizaba para proyectos relacionados con la arquitectura religiosa y el desarrollo urbano.
6. Ayuda y composición de caminos hacia aldeas y caseríos importantes. Se promovía la conectividad entre las áreas rurales y los centros poblados más relevantes en el estado de Mérida.

Además, se establecía que los fondos debían utilizarse para mantener en completo aseo las poblaciones y sus arrabales. Sin embargo, la legislación sobre este impuesto asignaba especial importancia a dos áreas específicas:

1. Apertura y conservación de caminos merideños y puentes: El impuesto se destinaba a garantizar la funcionalidad y seguridad de las vías de comunicación y los puentes existentes o por construir.
2. Obras públicas en la región: Se priorizaba la inversión en proyectos de infraestructura, como edificios municipales, cárceles, escuelas, hospitales, calles, plazas, acueductos y templos.

Esto se evidencia claramente en el artículo 1 de la Ordenanza sobre Trabajo Personal Subsidiario de 1852: «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».

La legislación sobre el impuesto subsidiario también establecía cómo debía invertirse el dinero recaudado. Los fondos se destinaban a:

1. Compra de herramientas y materiales. Se adquirían los recursos necesarios para llevar a cabo las obras.
2. Salario de los peones. Cuando se agotaba la lista de quienes debían prestar el servicio personal, se pagaba a los trabajadores.
3. Pago de sobrestantes o directores de la construcción. Estos profesionales recibían su compensación.
4. Gastos administrativos de la Junta de Subsidio. Se cubrían los costos operativos.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

5. Comisión del administrador o tesorero. Esta comisión era del 5% en las parroquias foráneas y del 3% en la capital del distrito.

El Concejo Municipal tenía la autoridad exclusiva para decidir cómo se invertían los jornales, ya fueran pagados en dinero o en trabajo personal. Además, podía anticipar parte o todo el servicio subsidiario del año siguiente una vez agotado el subsidio actual. También resolvía asuntos relacionados con obras que abarcaban dos o más distritos, especialmente cuando estaban ubicadas en límites comunes. Además, debía presentar informes junto a las juntas de subsidio sobre el uso de los fondos del impuesto subsidiario tanto a la legislatura como al presidente del estado. En cada distrito de la entidad merideña, una Junta de Subsidio administraba el Trabajo Personal Subsidiario. Esta junta era nombrada por el concejo municipal respectivo a principios de enero de cada año. En otras palabras, la institución delegaba en las juntas de subsidio todo lo relacionado con el impuesto subsidiario.

Cada junta de subsidio estaba compuesta por el Jefe Civil de la parroquia, quien la presidía, y dos vecinos con habilidades de lectura y escritura: uno como secretario y otro como tesorero. Además, se nombraban tres suplentes. Estas juntas debían reunirse al menos dos veces al mes y, cuando fuera necesario según el criterio del presidente, para clasificar nuevamente a los hombres avecinados. Una de sus funciones principales era elaborar las listas de subsidio, es decir, el registro de los vecinos varones que vivían en una determinada parroquia y tenían la edad para tributar, facilitando así la recaudación del impuesto.

Las juntas de subsidio tenían la función de informar al Concejo Municipal sobre las obras públicas prioritarias en la localidad. Esto incluía el costo estimado en jornales y dinero, así como el tiempo necesario para su ejecución. Según la Ley sobre Trabajo Personal Subsidiario de 1882[22], las juntas debían priorizar la inversión de los fondos recaudados por este impuesto en el siguiente orden: caminos públicos para el tráfico en las parroquias vecinales y puentes necesarios, construcción y refacción de la casa municipal, cárceles o locales escolares, limpieza y mejora de cementerios públicos, composición de calles, y finalmente, caminos hacia aldeas y caseríos importantes dentro de la misma parroquia.

Sin embargo, como ya se ha mencionado, 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 tomaba una decisión, la Junta de Subsidio se encargaba de ejecutar la obra. Para ello, nombraban a un sobrestante o caporal que supervisaba la construcción. Además, la Junta de Subsidio estaba obligada a proporcionar al Concejo Municipal un informe detallado sobre el número de jornales personales cobrados, la cantidad de dinero invertida y el estado de la obra en curso.

Además, las juntas de subsidio debían asegurarse de que los ciudadanos cuyos nombres se omitieran en la lista subsidiaria cumplieran con su contribución. También tenían la responsabilidad de adquirir las herramientas necesarias para el trabajo subsidiario, manteniendo un inventario detallado de las compras y su valor. Sin embargo, según la Ley del Trabajo Personal Subsidiario de 1927, la decisión sobre las compras de herramientas correspondía a los concejos municipales, no a las juntas de subsidio. Es importante mencionar que el Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales de 1920,

[22] Véase Ley sobre Trabajo Personal Subsidiario de 1882, 10

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

eliminó definitivamente el papel de las juntas de subsidio: «Al entrar en vigencia este reglamento, las juntas de subsidio nombradas por el Concejo Municipal dejarán de funcionar, y sus responsabilidades serán asumidas por las juntas comunales».

6. 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 Gladys Niño:

> 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.[23]

En relación con la contribución del Trabajo Personal Subsidiario en la construcción de la vialidad rural y urbana, así como en otras obras públicas de Mérida durante el siglo XIX, se dispone de fuentes que mencionan este impuesto a partir de 1828. Antes de esa fecha, no existen registros en los archivos de la entidad emeritense que evidencien su existencia. En la Memoria dirigida por el Gobernador de la Provincia de Mérida a la honorable Diputación Provincial en 1849, se informa que «el Trabajo Personal Subsidiario se aplicó en la reconstrucción de Lobatera, que había sido destruida por un terremoto el 26 de febrero de 1849» [24] 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 (…). [25]

Tomando en cuenta el criterio de Rivero-Hidalgo sobre la contribución del Trabajo Personal Subsidiario en las parroquias urbanas de Mérida (Sagrario, Milla, El Llano y Arias), y en la parroquia El Llano, los contribuyentes por impuesto subsidiario a menudo debían trabajar o aportar dinero para componer el camino que conectaba El Llano con El Morro. En

[23] Gladys Teresa Niño, «El Ciclo Histórico del Café en los Pueblos del Sur del Estado Mérida: surgimiento, caracterización y crisis (1800-1873)» (Tesis de Licenciatura, Universidad de Los Andes, 1989), 33-34.
[24] Memoria del Gobernador de la Provincia de Mérida a la honorable Diputación Provincial, 1849, 6.
[25] Memoria del Gobernador de la Provincia de Mérida a la honorable Diputación Provincial, 1853, 4.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

1861, el Concejo Municipal del Distrito Libertador acordó que los fondos recaudados en ambas parroquias se destinarían exclusivamente a la construcción de ese camino. Además, en 1865, los fondos de la parroquia El Llano se utilizaron para mejorar los caminos del Morro y Ejido, con autorización del Jefe Municipal. En 1870, se asignó al Jefe Civil de El Llano la tarea de recaudar los jornales necesarios para la composición del camino entre ambas parroquias. El Concejo Municipal designó un sobrestante para supervisar estos trabajos y comunicar el acuerdo a la Junta de Subsidio de El Morro, cumpliendo así con lo establecido por la ley.[26]

Los contribuyentes de la parroquia El Llano también participaron en la construcción y reparación de los puentes que conectaban la ciudad de Mérida con La Punta y Ejido. Estos puentes cruzaban los ríos Chama, Albarregas y la Fría, así como 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 informando que el puente sobre el río Albarrega, en el camino hacia la Otra Banda en la aldea Santa Bárbara, estaba completamente terminado y en servicio. En dicha obra se invirtió gran parte de lo recaudado durante ese año por concepto del impuesto subsidiario.

Del mismo modo, los vecinos presentaban peticiones anuales al Concejo Municipal del Distrito Libertador para obtener una parte del impuesto con el objetivo de edificar la iglesia parroquial. En los años 1854, 1861 y 1890, esta institución asignó los recursos recaudados por el Trabajo Personal Subsidiario tanto a la construcción como a la renovación del templo, además de contribuir a la mejora de los caminos[27]. Por su parte, Edda Samudio 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 Rangel, a la limpia de la Plazoleta El Carmen y a las calles que estaban más enmotadas.[28]

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.

[26] Rivero-Hidalgo, *El trabajo personal…,* 78-79
[27] Véase Rivero-Hidalgo, *El trabajo personal…,*
[28] Edda O. Samudio A. La llegada del telégrafo, el teléfono y la luz eléctrica a Mérida. En A. d. *Mérida, Ciudad de Servicios*, 50-62 (Mérida: Academia de Mérida, 2014), 40

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

Asimismo, 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.[29]

Ahora bien, el impuesto subsidiario en la parroquia de Milla fue objeto de solicitudes frecuentes por parte de los vecinos al Concejo Municipal de Mérida. Buscaban que se les concediera una parte de este impuesto para mejorar las calles, caminos, cuestas y embellecer la Plaza de Milla. Sin embargo, la mayor parte de los fondos se destinó a las reparaciones del camino nacional que conecta con el Estado Trujillo, así como al camino vecinal que va hacia el Vallecito, el Valle y la Culata. En cuanto al impuesto por Trabajo Personal Subsidiario en la parroquia Arias, se utilizó principalmente para la composición del camino nacional.[30]

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, sus habitantes conscientes de su expansión urbana, trataron de utilizar los fondos recaudados impuesto subsidiario de su parroquia en una variedad de obras necesarias para su consolidación como centro urbano. Entre las más importantes se encuentran: 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 relación con la parroquia La Punta, el Concejo Municipal del Distrito Libertador decidió asignar las 250 tareas subsidiarias recaudadas en 1869 para la construcción del puente sobre el río Albarregas. Estos fondos se pusieron a disposición del Concejo Municipal de Campo Elías.[31]

---

[29] Archivo Municipal del Palacio de Gobierno del Estado Mérida, *Actas de Sesiones (1854-1925)*, 8.

[30] Cfr. Deisy Carolina Zapata Villafañe, «Trabajo Personal Subsidiario en la Provincia de Pasto: Legislación y Obras Públicas durante el Siglo XIX» (Tesis de historiadora, Universidad del Valle, 2021) y a Yanixa Rivero-Hidalgo, «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», *Revista Provincia*, n°37 (2017): 105-130. http://www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/PROVINCIA/37/provincia_2017_37_105-130.pd

[31] Rivero-Hidalgo, *El Trabajo Personal…,*89

Procesos Históricos. *Revista de Historia*, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

Las fuentes disponibles sobre el Trabajo Personal Subsidiario en relación a los pueblos del sur de Mérida, conformados en 1890 por El Morro, Aricagua, Mucutuy, Mucuchachí y Libertad, y que también estaban bajo la jurisdicción del distrito Libertador, se centran especialmente en la parroquia El Morro. Esta parroquia se comunicaba con Mérida y Ejido a través de un camino estadal que se bifurcaba, conduciendo una parte hacia la parroquia de Aricagua y la otra hacia Acequias, Mucutuy, Mucuchachí y Libertad.

A finales del siglo XIX, la comunicación entre el Estado Zamora (hoy Barinas) y Mérida se realizaba a través del camino del Quinó. Debido a esta importancia, las autoridades regionales se esforzaron constantemente por mejorar y ampliar estas vías, ya que a menudo se encontraban en mal estado. Por ello, gran parte de los fondos recaudados por el impuesto subsidiario se destinó a la refacción de estas rutas. De igual modo, se invirtió en el camino que conduce de Mérida al Morro por la vía de Santa Catalina. La recaudación de esta parroquia merideña también se utilizó para la construcción y renovación de la casa municipal, la escuela, el cementerio y, por supuesto, el templo parroquial.

Campo Elías, para el año 1870, estaba compuesto por cinco parroquias: Matriz de Ejido, Montalbán, La Mesa, Jají y otras. En su conjunto, estaba atravesado por el camino nacional que conectaba desde aquí hasta el Táchira. Además, contaba con otra ruta que llevaba al puerto de Arenales y pasaba por la parroquia Jají, ubicada al noroeste de Ejido. Por lo tanto, Campo Elías destinó la mayor parte de su impuesto subsidiario a la reparación del camino nacional y sus caminos vecinales. También se invirtió en la renovación de las escuelas en las diferentes parroquias, en los templos, en los cementerios y en la construcción del puente sobre el río Chama (Ver tabla1). A continuación se presenta una relación de los contribuyentes por Trabajo Personal Subsidiario en el Distrito Campo Elías para el año 1890.

Tabla 1

Relación de contribuyentes por Trabajo Personal Subsidiario en el Distrito Campo Elías (1890)

Parroquia	**Contribuyente**	**Jornales Distribuidos**	**Valor 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	15 bs

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

En relación al Departamento Rangel, para el año 1870 estaba compuesto por las parroquias de Mucuchíes, Santo Domingo, Las Piedras y Torondoy. En este departamento, los fondos recaudados por el impuesto subsidiario se destinaron a varias obras importantes:

1. Reparación del camino nacional. Este camino atravesaba el departamento y se dividía en dos rutas en Apartaderos: una hacia Trujillo y otra hacia el Estado Zamora (Barinas) a través de Las Piedras.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

2. Refacción de caminos vecinales. Se mejoraron los caminos locales que principalmente conducían hacia los Llanos.
3. Construcción y mantenimiento de puentes. Se invirtió en los puentes sobre el río Chama, específicamente en Mucumpate, La Fragua y La Carbonera.
4. Obras públicas. Los fondos también se utilizaron en la construcción y renovación de la iglesia, la casa municipal y el cementerio.

Tabla 2

Relación de contribuyentes por Trabajo Personal Subsidiario en el Distrito Rangel (1890)

Parroquias	Contribuyentes	Tareas	Valor de las tareas en reales comunes
Mucuchíes	439	1.317	5.268
San Rafael	149	447	1.748
Torondoy	300	900	3.600
Santo Domingo	200	426	1.704
Las Piedras	209	627	2.508
Total	1.239	3717	14.828

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

5. Proyección del Trabajo Personal Subsidiario como política de Estado en el ámbito del siglo XX venezolano y, de manera particular, en el emeritense

Durante el último decenio del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, la sociedad venezolana experimentó un período histórico marcado por la economía cafetalera y la llegada del petróleo. Durante este tiempo, surgieron desafíos nacionales en los ámbitos económico, político y social. El régimen presidencial de Cipriano Castro (1899-1908) no logró resolver los grandes problemas nacionales; por el contrario, contribuyó a agravarlos. Su dictadura exacerbó la crisis económica que afectaba a Venezuela. La deuda nacional fue la razón detrás del bloqueo impuesto por ingleses, alemanes e italianos. La crisis cafetalera tuvo consecuencias graves para toda la región de los Andes y, por ende, para el país, ya que esta zona era la principal productora de café.

La crisis económica, política y social que atravesaba el país también afectó negativamente la construcción de vías de comunicación. A principios del siglo XX, Venezuela aún carecía de carreteras adecuadas, lo que limitaba el progreso nacional. Las carreteras y caminos venezolanos seguían siendo prácticamente los mismos que existían durante la época del Guzmanato, con las vías más importantes concentradas en la región central del país. En otras partes del territorio nacional, eran escasas las rutas aptas para el tránsito terrestre.

En los Andes venezolanos, al igual que en el resto del país, predominaban los "caminos de herraduras", que representaban un peligro constante para los viajeros y las caravanas de mulas que transitaban por ellos. La falta de una red de comunicaciones adecuada y la persistencia del uso de mulas hasta 1925 se convirtieron en obstáculos significativos, impidiendo la adopción de nuevas tecnologías como la del automóvil.

Para 1908, año en que se instauró el régimen gomecista en Venezuela, el país seguía enfrentando desafíos económicos, políticos y morales como resultado de las luchas y tensiones internas del siglo XIX. Nada o muy poco se había hecho para proporcionarle al

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

país una infraestructura material que le permitiera nivelarse a otros países latinoamericanos. A pesar de ello, es importante señalar que el régimen de Juan Vicente Gómez se destacó por emprender la rehabilitación material del país, otorgando especial importancia a las vías de comunicación desde el inicio de su gobierno. Además, se preocupó por proporcionar infraestructura como mataderos, acueductos, cloacas, hospitales y obras de ornato en todo el territorio venezolano.

En el Estado Mérida, los problemas relacionados con la vialidad persistieron durante las primeras décadas del siglo XX, al igual que en el resto del país. Por esta razón, el impuesto conocido como Trabajo Personal Subsidiario continuó aplicándose en toda la región. Según la Ley sobre Trabajo Personal Subsidiario de 1906, este impuesto se aplicaba 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…[32]

Además, los vecinos merideños continuaban presentando solicitudes al Concejo Municipal del Distrito Libertador del Estado Mérida para que destinara la mayor parte de los fondos recaudados a través del impuesto subsidiario a la construcción de nuevos caminos y puentes, así como a la reparación y mantenimiento de los ya existentes. En relación al Estado Mérida, es relevante mencionar que la disposición del Benemérito Juan Vicente Gómez con respecto al manejo de los ingresos destinados al desarrollo de los estados fue de gran utilidad. La combinación de este enfoque junto con el Trabajo Personal Subsidiario permitió que entre 1908 y 1925 se llevaran a cabo diversas obras de servicio público en el Distrito Libertador. Algunos ejemplos notables incluyen el acueducto de Mérida, el matadero público, la primera reparación del puente de la Cueva sobre el río Chama y el puente sobre el río Albarregas en el camino nacional de Mérida a Ejido

6. Supresión del Trabajo Personal Subsidiario

Durante los primeros cinco meses de 1925, se continuó cobrando normalmente en todo el estado Mérida la contribución por Trabajo Personal Subsidiario. Hasta mayo de ese año, el impuesto permanecía vigente y se seguía utilizando para la construcción y conservación de carreteras, caminos vecinales y otras obras públicas, tal como lo establecía el reglamento sancionado por la Asamblea Legislativa del Estado Mérida el 3 de mayo de 1920.[33]

En ese contexto, el 23 de febrero de 1925, el Concejo Municipal del Distrito Campo Elías destinó 3.282 tareas subsidiarias para la conservación y mejora de la carretera nacional que atraviesa esa jurisdicción, así como para la reparación de caminos vecinales y otras obras de utilidad para el Distrito. Posteriormente, el 28 de marzo del mismo año, el Secretario General de Gobierno del Estado Mérida recibió un informe detallado del Jefe Civil del Distrito Tovar. Dicho informe revelaba que el total del impuesto subsidiario recaudado en el Distrito hasta

[32] Véase Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario. Caracas: Imprenta Oficial, 1906.
[33] Cfr. Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales de 1920.

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

ese momento ascendía a 5.671 tareas, distribuidas de la siguiente manera: Tovar (2.468 tareas), Mora (1.980 tareas), Zea (596 tareas) y Mesa Bolívar (699 tareas).[34]
Según el gobernador del Estado Mérida en 1925:

> Gracias a la contribución por impuesto subsidiario, las vías de comunicación del Estado Mérida se encuentran en perfectas condiciones para el tráfico (…) 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 (…) solo en los cinco primeros meses del año 1925, se recaudó una gran cantidad de tareas subsidiarias.[35]

Tomando en cuenta el anterior juicio, se puede afirmar que el impulso proporcionado por el Trabajo Personal Subsidiario fue de vital importancia para el progreso del Estado Mérida. Por tanto, se convirtió en un factor fundamental para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Mérida, promover el bienestar de los ciudadanos y aumentar 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, así como en la construcción y refacción de obras públicas merideñas (como calles, cañerías, cloacas, cementerios, escuelas, hospitales y acueductos), el impuesto por Trabajo Personal Subsidiario fue abolido completamente 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, informó 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[36]

En este contexto, es importante señalar que una de las razones que argumentaba el presidente Juan Vicente Gómez para la supresión del Trabajo Personal Subsidiario era 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

[34] Archivo Municipal del Palacio de Gobierno del Estado Mérida, Libro de Actas de Sesiones del Consejo Municipal del distrito Libertador, 1925.
[35] Archivo Municipal del Palacio de Gobierno del Estado Mérida. Mensaje del Presidente Constitucional del Estado Mérida, 1925, 14.
[36] Archivo Histórico del Estado Mérida…23

Procesos Históricos. Revista de Historia, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

> imponer hacerlo ni cobrarle contribución alguna con el fin de llevar a cabo tales obras que han de quedar a su libre iniciativa.[37]

Otra de las razones que argumentó el Benemérito Juan Vicente Gómez para la eliminación del impuesto subsidiario fue que los fondos recaudados por esta contribución se desviaron hacia otros fines para los cuales no había sido creado, y además, hubo casos de corrupción por parte de los funcionarios encargados de su organización y administración.

Consideraciones finales

Con fuentes fundamentalmente documentales y con una nueva percepción de los estudios regionales se acometió la tarea de estudiar sistemáticamente el régimen tributario para obras públicas en el contexto histórico-político de la Venezuela de los siglos XIX y XX. El Trabajo Personal Subsidiario. Una mirada al caso de Mérida.

A través de la realización este quehacer investigativo se determinó que la política tributaria como medida utilizada por el estado venezolano para precisar y solventar una problemática social, como es el caso específico, de la escasez de vías de comunicación y demás obras públicas de envergadura de la Venezuela de los siglos XIX y XX, y que demandaba una intervención urgente, puedo ser afrontadas mediante una acción o gestión pública, es decir, a través de la aplicación del impuesto municipal conocido como Trabajo Personal Subsidiario.

Por consiguiente, el impuesto por Trabajo Personal Subsidiario fue una tasación que cumplió con éxito la función para la cual fue creado. Tal como se mostró en las páginas anteriores, que a través de este impuesto se realizaron las obras públicas en el caso concreto de la Provincia de Mérida a lo largo del siglo XIX y parte del siglo XX: se construyeron y repararon caminos nacionales y provinciales, puentes; se levantaron edificios públicos como cárceles, escuelas, casas consistoriales, casas de cabildo entre otros y, se llevaron a cabo obras de ornato y salubridad como la composición de cementerios, hospitales, plazas públicas, fuentes y acequias. De esta manera, se observa el impacto del Trabajo Personal Subsidiario en Venezuela y en Mérida, su legado y perspectivas. El Trabajo Personal Subsidiario demostró ser un impuesto beneficioso para las provincias, ya que cumplió con los objetivos para los cuales se estableció. Este éxito fue posible gracias al esfuerzo conjunto del Estado venezolano, gobernadores, alcaldes, jefes políticos, jueces parroquiales, tesoreros y, por supuesto, la sociedad que cumplió con sus deberes ciudadanos al pagar esta tasación.

Sin embargo, es importante destacar que, aunque el tema ha sido mencionado tangencialmente por varios autores, existe una escasez de trabajos precisos sobre el Trabajo Personal Subsidiario en la historiografía nacional. Por lo tanto, esta investigación tiene como objetivo abrir el camino hacia un estudio más profundo de este impuesto en Venezuela.

Además, se aspira a que este ejercicio proporcione una mejor comprensión del proceso de formación de las ciudades en términos de infraestructura durante los siglos XIX

[37] Archivo Histórico del Estado Mérida…24

Procesos Históricos. *Revista de Historia*, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

y XX en Venezuela, incluyendo la región de Mérida. Las obras públicas, impulsadas por el Trabajo Personal Subsidiario, se erigen como el pilar fundamental en la construcción y el bienestar de los centros urbanos.

Bibliografía

Arcila Farías, Eduardo. *Historia de la ingeniería en Venezuela.* Caracas: Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961.

Ardao, Alicia. *El Café y las Ciudades de los Andes Venezolanos (1870-1930).* Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 2002.

Balestrini, Mirian. *Como se elabora el proyecto de investigación: (para los Estudios Formulativos o Exploratorios, Descriptivos, Diagnósticos, Evaluativos, Formulación de Hipótesis Causales, Experimentales y los Proyectos Factibles).* Caracas: Consultores Asociados, 2007.

Briceño Monzón, Claudio. *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica.* Mérida: Universidad de Los Andes, 2009.

Burguera, Magaly. *Historia del Estado Mérida.* Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1982.

Cardozo, Arturo. *Proceso de la Historia de Los Andes.* Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 1993.

Carrera Damas, Germán. *Una nación llamada Venezuela: proceso sociohistórico de Venezuela, 1810-1974.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1997.

Concejo Municipal del Distrito Libertador del Estado Mérida. Reglamento sobre la Ley de Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales de 1920. Mérida: Concejo Municipal del Distrito Libertador de Mérida, 1920.

Gobernador de la Provincia de Mérida. Memoria del Gobernador de la Provincia de Mérida a la honorable Diputación Provincial, 1849, 6.

Guerrero, Yineidi. *Análisis de la estructura tributaria como fuente de Ingresos Propios en el Municipio Tovar del Estado Mérida.* Tesis de especialización, Universidad de Los Andes, 2010.

Hernández Sampieri, Roberto, Carlos Fernández Collado y María del Pilar Baptista Lucio. *Metodología de la Investigación.* México D. F.: McGraw-Hill, 2014.

Imprenta Oficial. Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario. Caracas: Imprenta Oficial, 1917.

Imprenta Oficial. Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario. Caracas: Imprenta Oficial, 1906.

Imprenta Oficial. Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario. Caracas: Imprenta Oficial, 1987.

Imprenta Oficial. Ley sobre el Trabajo Personal Subsidiario. Caracas: Imprenta Oficial, 1982.

Procesos Históricos. *Revista de Historia*, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

Imprenta Oficial. Ordenanza sobre Trabajo Personal Subsidiario. Mérida: Imprenta Oficial, 1852.

Imprenta del Estado. Mensaje que dirige el Presidente Constitucional del Estado Mérida a la Asamblea Legislativa. Mérida: Imprenta del Estado, 1925.

Jáuregui, Jesús. *Apuntes Estadísticos del Estado Mérida.* Mérida: Gobernación del Estado Mérida, 1848.

Maggiolo, Isabel y Javier Perozo Maggiolo. «Políticas públicas: proceso de concertación Estado-Sociedad». *Revista Venezolana de Gerencia, 12*, n°39 (2007): 373-392. https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-99842007000300004

Meza, Robinsón. *El fomento de las obras públicas en Mérida durante el siglo xix: el trabajo personal subsidiario*. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, (1996): 43-48.

McGreevey, W. *Historia Económica de Colombia, 1845-1930.* Bogotá: Universidad de Los Andes, 2015.

Memoria del Gobernador de la Provincia de Mérida a la honorable Diputación Provincial, 1849, 6.

Moreno, Amado. *Espacio y sociedad en el Estado Mérida: desarrollo histórico de la organización del espacio en el Estado Mérida.* Mérida: Universidad de Los Andes, 1986.

Niño, Gladys. «El Ciclo Histórico del Café en los Pueblos del Sur del Estado Mérida: surguimiento, caracterización y crisis (1800-1873)». Tesis de Licenciatura, Universidad de Los Andes, 1989.

Obermeister, M. *Medidas concretas para incrementar la cultura tributaria en Venezuela y disminuir la evasión fiscal.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2011.

Osorio, Eduardo. «Población y Sociedad en los Andes Venezolanos (1800-1873)». Trabajo de ascenso, Universidad de Los Andes, 1995.

Pérez, Gladys. «Las Vías de Comunicación y la Agricultura en Venezuela (1830-1858)». Tesis de Licenciatura, Universidad de Los Andes, 1982.

Pérez Hidalgo, María Demetria. «El Transporte y las Comunicaciones en la Provincia de Mérida durante el periodo 1830-1864». Tesis de Licenciatura, Universidad de Los Andes, 1980.

Picón Salas, Mariano. *Comprensión de Venezuela: antología y selecciones.* Caracas: Ministerio de Educación Nacional, 1970.

Rivero-Hidalgo, Yanixa. «El Trabajo Personal Subsidiario». Tesis de Licenciatura, Universidad de Los Andes, 1998.

Rivero-Hidalgo, Yanixa. «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». *Revista Provincia*, n°37 (2017): 105-130. http://www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/PROVINCIA/37/provincia_2017_37_105-130.pd

Procesos Históricos. *Revista de Historia*, 46, julio-diciembre, 2024, 71-93
Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela) ISSN 1690-4818
https://doi.org/10.53766/PROHIS/2024.46.04

Samudio A., Edda Otilia. (2014). La llegada del telégrafo, el teléfono y la luz eléctrica a Mérida. En A. d. Mérida, *Mérida, Ciudad de Servicios*. Mérida: Academia de Mérida, 2014.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador. *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales.* Caracas: FEDUPEL, 2022.

Zapata Villafañe, Deisy Carolina. «Trabajo Personal Subsidiario en la Provincia de Pasto: Legislación y Obras Públicas durante el Siglo XIX». Tesis de historiadora, Universidad del Valle, 2021. content (univalle.edu.co)

Zerpa, Thais. (1998). La Diputación Provincial en Venezuela: antecedentes creación funcionarios y atribuciones. *En búsqueda de la Historia*. 417-421. Mérida: Consejo de Publicaciones, Universidad de Los Andes, 1998.