

Omnia Año 24, No. 3 (septiembre-diciembre, 2018) pp. 73 - 85
Universidad del Zulia. ISSN: 1315-8856
Depósito legal pp 199502ZU2628

Propiciar un PDUL aplicable a Puerto Ayacucho como alternativa para su ordenamiento urbano

Inírida Arteaga

Resumen

El presente artículo tiene como finalidad interpretar como el PDUL (Proyecto de Desarrollo Urbano Local) tiene aplicabilidad para Puerto Ayacucho. Entendiendo que este instrumento de planificación puede servir para organizar el entorno urbano de Puerto Ayacucho, Municipio Atures, Estado Amazonas. Su objetivo se centra en la necesidad de reorientar el desarrollo urbano de Puerto Ayacucho de acuerdo a lineamientos estratégicos enfocados en elevar la calidad de vida de la comunidad. De manera que pueda propiciar un desarrollo articulado, coherente y concentrado, que refleje el equilibrio entre la localización de actividades y los servicios requeridos.

Palabras clave: PDUL, Ordenamiento, Desarrollo Urbano, Urbanismo, Planificación.

To Promote a Pdul Applicable to Puerto Ayacucho As an Alternative to an Urban Modernization

Abstract

The purpose of this article is to interpret how the PDUL (Local Urban Development Project) has applicability for Puerto Ayacucho. Understanding that this planning instrument can be used to organize the urban environment of Puerto Ayacucho, Municipio Atures, Amazonas State. Its objective focuses on the need to reorient the urban development of Puerto Ayacucho according to strategic guidelines focused on raising the quality of

* Lcda. En Ciencias Sociales, área Geografía Universidad Católica Cecilio Acosta. E-mail: jarteagau-nica@gmail.com.

life of the community. In such a way that it can promote an articulated, coherent and concentrated development that reflects the balance between the location of activities and the services required.

Key words: PDUL, Planning, Urban Development, Urban Planning, Planning.

Introducción

El crecimiento de toda ciudad necesita ser regulado a través de un instrumento de organización del espacio que contenga las directrices de planificación, establezca el uso de los terrenos en cada uno de sus sectores, delimite su extensión y proyecte su comportamiento demográfico en el mediano plazo.

Puerto Ayacucho, capital del estado Amazonas fue emplazada en una gran laja de la formación granítica del macizo de Guayana¹. La ciudad ha venido creciendo vertiginosamente hacia fuera y aunque mantiene vecindad con el río Orinoco, su histórica comunicación con el resto del país. Nació sin una planificación para su crecimiento y desarrollo, porque la intención de su fundación fue ser centro de expansión hacia el interior de Amazonas, manteniendo una misma estructura desde su creación.

En los últimos años se ha despertado un interés por el ordenamiento territorial de Venezuela, ellos preocupado a la gente de Amazonas que ha visto un irracional uso del espacio en esta casi centenaria existencia. La falta de una planificación inicial ha ocasionado que no tenga una conformación urbana moderna. Sus limitaciones geomorfológicas han limitado su crecimiento económico y su desarrollo urbano.

En la actualidad no existan suficientes espacios para la construcción de una ciudad moderna, por lo tanto, se requiere diseñar un Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL)², que permita el reordenamiento espacial a través de una buena gestión municipal. El diseño del PDUL para Puerto Ayacucho podría permitir que se garantice la estructuración de una ciudad ordenada y más humanizada, en la cual el ciudadano común podría gozar de sus espacios naturales y de convivencia.

- 1 La Guayana es uno de los fragmentos continentales más antiguos del mundo. Los geólogos lo llaman el escudo guayanés debido a la consistencia que ha tenido el macizo a través de los tiempos geológicos, y por la ligera curvatura de la superficie. Estas montañas son tan viejas que en la actualidad su aspecto exterior muy difícilmente refleja aquella constitución. Por efecto de su continuo desgaste aparecen como suaves ondulaciones que difícilmente revelan su estructura montañosa.
- 2 Utilizaremos a partir de ahora la abreviatura PDUL para referirnos al Plan de Desarrollo Urbano Local.

Es importante destacar que Amazonas es una región extremadamente especial, por el riesgo ecológico, debido a su conformación geográfica y muy en particular con relación a su origen y su potencial natural, por ello la intervención del hombre moderno en ese espacio debe ser altamente planificada. Porque históricamente este espacio ha sido habitado y utilizado por los indígenas exitosamente. Pero el espacio donde se conformó Puerto Ayacucho no fue centro de asentamientos indígenas.

Puerto Ayacucho: una ciudad que emerge de las Piedras

Puerto Ayacucho como ciudad capital del actual estado indígena de Amazonas, tiene su origen a partir del proyecto gomecista de integrar el país para su gobernabilidad. Para ello necesita un centro de expansión para desarrollar una moderna conquista del Amazonas venezolano, de allí la construcción del eje carretero Perico-Morganito con lo cual se salvaban los raudales del Orinoco que constituyen un impedimento natural para penetrar hacia el interior de lo que constituía antes el Territorio Federal Amazonas.

Sobre el antiguo caserío Perico, que no pasó de ser un viejo asentamiento de pescadores, el Ingeniero Santiago Aguerrevere como responsable del proyecto de la construcción del eje vial, le asignó el nombre de Puerto Ayacucho a este pequeño caserío ya existente. Esto por la celebración del nueve de diciembre de 1923, fecha del primer centenario de la Batalla de Ayacucho, y como homenaje.

Puerto Ayacucho no fue una ciudad fundada de forma planificada, ni tuvo un trazado coherente, porque ella es el producto de múltiples intentos por ocupar ese espacio. Solo se conoce como primer intento de reconocimiento para posesión del espacio, fue durante el siglo XVIII por el traslado de la comisión de límites de Iturriza. Ya en 1744 se había fundado san Juan Nepomuceno de los Atures, primera fundación importante que antecede al poblado de Perico.

Puerto Ayacucho comienza a crecer a partir de la construcción de las instituciones fundamentales como fue la gobernación y algunas otras instituciones alrededor de la Plaza Bolívar. Fue en 1933 con la llegada de los Salesianos que se logra impulsar la conformación del poblado, tanto en el aspecto espiritual como urbanístico, con la construcción de la iglesia y la primera escuela. Pero esencialmente las construcciones se realizaron con materiales tradicionales de la región, como palma y bahareque, a excepción de la iglesia que fue construida con materiales de concreto.

Se inician las construcciones básicas que requiere una ciudad: hotel y viviendas alineadas (Avenida Río Negro y Avenida La Guardia), antes se habían construido y puesto a funcionar un dispensario, escuela, acueductos, alumbrado público, carpintería, entre tanto la población seguía un lento crecimiento frenado por la selva, para entonces ya era necesario comenzar a dar respuestas ante ese crecimiento no planificado, de tal manera que, prepara un plan de ordenamiento urbano para la ciudad

recién fundada, que no tenía, ni aun tiene, quien le oriente su crecimiento desordenado. Fue en el gobierno de Marcos Pérez Jiménez, cuando se instruyó a su gobernador en el Territorio Federal Amazonas, Dr. José Manuel Guzmán Guevara para ejecutar dicho plan en 1954.

La ciudad ha seguido creciendo, con un crecimiento muy dependiente de su condición de puerto fluvial, sin una planificación que la lleve a desempeñar a plenitud las funciones para la cual fue creada. Esta falta de planificación ha afectado los desempeños previstos como centro vital y la inclusión del Territorio de Amazonas a la vida nacional.

Sin embargo, Puerto Ayacucho, ha tenido un crecimiento poblacional cuantitativo significativo, el cual ha sido acelerado, muy especialmente a partir de la década de los sesenta, pero no así el funcionamiento de la ciudad para el mejoramiento cualitativo de la vida de sus habitantes. La cual a pesar del disfrutes de muchos elementos de la modernidad, siguen siendo limitada en lo relacionado al tejido urbano contemporáneo, se observa que, el área para la construcción de viviendas no fue seleccionada adecuadamente, se construyeron viviendas y otras edificaciones en sitios inadecuados.

La experiencia en la construcción de viviendas multifamiliares que se han realizado en la zona de expansión natural de la ciudad ha significado un sacrificio de espacios que anteriormente se utilizaban para la agricultura y el pastoreo, en una región donde producir alimentos constituye una labor titánica por las condiciones geomorfológicas de la región.

Aún en estos tiempos, casi un siglo después, el eje carretero inicial orientado a la conquista del interior de la región sigue siendo el mismo. No se ha podido avanzar en tal sentido por las características geográficas de la región. En general la comunicación hacia el interior sigue siendo predominantemente fluvial y excepcionalmente aérea, pero en este último caso es muy costosa. El eje carretero que se ha desarrollado especialmente después de 1960 tiene una orientación hacia el resto del país, por lo que pareciera que la conquista del interior perdiera importancia producto de las dificultades geográficas.

En la actualidad la ciudad presenta un crecimiento incierto y su proceso de construcción no es organizado. Ello se debe al emplazamiento de la ciudad sobre la formación de rocas del macizo, eso impide una direccionalidad en el crecimiento. Puerto Ayacucho en sí, está construida sobre grandes lajas a unos 180 m.s.n.m, por lo que costoso cualquier intento de construcción. De manera que no existen espacios para la modernización y la construcción de viviendas y edificios que garanticen un buen ordenamiento espacial. Se observa un crecimiento hacia las afueras de Puerto Ayacucho, muy cercano a las orillas del río Orinoco. Uno de los problemas graves que presenta es la inexistencia de una red de sistemas de cloacas y aguas servidas, lo cual debe ser abordado en cualquier plan de ordenamiento.

De acuerdo a lo antes señalado, se hace necesaria la elaboración de un proyecto para el ordenamiento espacial. Una salida a la problemática sería la puesta en marcha del PDUL. Porque él constituye este un instrumento de planificación para organizar el entorno urbano, propiciando un desarrollo articulado, coherente y concentrado, que refleje el equilibrio entre la localización de actividades y los servicios requeridos y las funciones que debe desempeñar la ciudad (PDUL Alcaldía de Chacao, 2015).

Su objetivo principal es plantear un mapa de rutas que oriente el desarrollo del municipio para las generaciones futuras, de acuerdo a lineamientos estratégicos enfocados en elevar la calidad de vida de la comunidad. Al elaborar un PDUL, es posible diseñar un crecimiento armónico del municipio representado en la planificación, el desarrollo de los servicios de redes, vialidad y equipamientos urbanos, considerando la necesidad de la población y su proyección a futuro.

Proyecto de Desarrollo Urbano Local (PDUL)

El plan de desarrollo urbano local, es una herramienta para la gestión municipal y debe ser elaborado por el organismo de planificación respectiva. Planificar es una actividad fundamental para un adecuado ejercicio del poder. La gestión pública, como la privada, requiere ser pensada, analizada, prevista y anticipada; en ese sentido la planificación pone a la orden de los gerentes, tantos del sector gubernamental como empresarial, sus herramientas metodológicas, que permiten definir una misión, establecer una visión estratégica, diseñar escenarios, definir valores y políticas, determinar competitividades, fijar criterios de habitabilidad, establecer proyectos entre otros. (PDUL Alcaldía de Chacao, 2015).

En general, la planificación busca evitar los errores del pasado, así como desechar modelos y visiones que ya no resuelven los problemas de la gente, ubicarse en las tendencias mundiales que apuntan al desarrollo, armonizar los esfuerzos públicos y privados, darle viabilidad a la iniciativa individual. También es fundamental coordinar que los recursos materiales, financieros y humanos se apliquen de forma programada en el tiempo y con la mayor eficiencia, efectividad, eficacia y productividad.

También se debe cuidar que el modelo de desarrollo tenga el menor impacto ambiental posible, que no afecte negativamente el territorio y que logre ciudades sostenibles y sustentables (González, 2012). Puerto Ayacucho carece de esa sustentabilidad, por no tener la capacidad para producir y desarrollar los recursos que dispone la región. La información que poseemos de una irracional explotación de los recursos de la región, además de ilegal, nos hace pensar de la necesidad urgente del PDUL, y quizás de que el estado nacional aborde el problema de la minería como un asunto serio y de interés nacional. Por estas razones, es fundamental la planificación, una herramienta subutilizada, no bien valorada en el desempeño gubernamental.

Las consecuencias de haber carecido de una visión estratégica, de una referencia de desarrollo y progreso, ha implicado un retroceso en la

calidad de vida de los ciudadanos. Por ello es urgente rescatar el proceso de planificación como la guía, como el marco de referencia que oriente el desempeño de la gestión pública, a todos los niveles del estado, pero sobre todo en el ámbito municipal, nivel de gobernabilidad más próximo a la gente, y que debe dar respuesta a sus necesidades.

La planificación en Venezuela se concreta en un sistema jerarquizado de planes cuya fuente directa es la Constitución y Leyes: Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular (2010), Ley Orgánica de Ordenación del Territorio (1983), Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987), así como de reglamentos y otras normas legales, de manera que planificar es un mandato que le impone el estado de derecho al gobierno, en cualquiera de sus niveles.

Los diferentes planes se establecen de la forma siguiente:

El Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación, el Plan Nacional de Ordenación del Territorio, Los Planes Regionales de Ordenación del Territorio, Los Planes de Ordenación Urbanística y Los Planes de Desarrollo Urbanos Local.

El (PDUL), es la herramienta más valiosa para orientar la gestión municipal, en Venezuela se ha aplicado a muchas ciudades con resultados beneficiosos para su población y que han tenido el apoyo de la Cámara Municipal de cada región. Este plan no solamente contiene información sobre desarrollo urbano, vivienda, vialidad, sino que abarca toda la gama de elementos que interactúan en la dinámica de la ciudad. Así el Plan contiene información municipal sobre aspectos de Geología, Geomorfología, Hidrología, Climatología, Pluviosidad, Demografía, Calidad de los Suelos, Uso de la Tierra, Agricultura, Turismo, Educación, Salud, Servicios Públicos, Vivienda, Equipamiento Urbano, Vialidad, Movilidad y Transporte, Empleo. (Lara, 2014)

En Venezuela, son varias las ciudades que han aplicado el PDUL como herramienta para una mejor gestión municipal, vemos el caso de Valencia, específicamente las Parroquias Candelaria, Miguel Peña, Santa Rosa y parte de la Parroquia San Blas, se orientaron atendiendo principalmente su carácter estructurante dentro de Área Metropolitana - Valencia - Guacara, siguiendo los principios de Equidad, Desarrollo Sustentable y el Poder Popular.

El objetivo fundamental de Valencia fue el de aprovechar el Medio Físico - Natural, bajo la premisa de Conservación del Ambiente para lograr un uso adecuado de los espacios naturales. Todo esto de acuerdo a la potencialidades de uso que éstas presentan y considerando las restricciones y limitaciones físico- naturales que afectan a las áreas ya desarrolladas, de expansión o con aptitud para cualquier uso. Definir y respetar las zonas protectoras para los cursos de agua, zonas de acuíferos, zonas inundables que se localizan en las áreas de estudios, de igual manera, las áreas de protección para la expansión urbana, zonas de conservación ambiental y parques, estableciendo una gestión ambiental. (PDUL Valencia, 2008)

Estas experiencias de aplicación del PDUL demuestran que es necesario fomentar un proceso de desarrollo urbano racional y ordenado, en función de los lineamientos que faciliten y estimulen el aprovechamiento de las potencialidades locales y un mejor uso del espacio urbano. Además de reforzar la conformación e integración de las unidades de agrupación, que permitan un patrón de asentamiento poblacional y distribución justa de la inversión, para lograr superar las desigualdades socio – territoriales que existen.

Un elemento clave de la planificación es dotar al sector de un sistema vial eficiente, conformado por vías propuestas interconectadas a las existentes para mejorar la conectividad con otros sectores del Municipio. De esta manera se puede ordenar la infraestructura de transporte público, según las características de la demanda actual y proyectarla, que coadyuve a crear una ciudad articulada y provista de espacios públicos generadores de buena convivencia ciudadana.

Otro ejemplo de aplicabilidad del PDUL como herramienta para el logro de un ordenamiento espacial, lo es el de la ciudad de Maracaibo, cuyos objetivos fundamentales se definen como medios para que la ciudad se construya con criterios y objetivos nuevos. Esto obliga a clarificar la situación normativa, para establecer unas nuevas reglas de juego que permitan la actuación de la iniciativa privada formal e informal, que mayoritariamente construye la ciudad. Esto permitirá sentar las bases para garantizar la dirección y control del proceso, con el protagonismo municipal y con la participación de la sociedad civil. Con una intervención directa y a través de actuaciones que solo la alcaldía puede llevar a cabo, se logra incrementar la base de las finanzas públicas urbanas para viabilizar y garantizar la gestión del plan. (PDUL Maracaibo, 2005).

El plan para mejorar el logro del ordenamiento de Maracaibo, se fundamentó en tres objetivos básicos: Estructurar y densificar la ocupación urbana, mejorar la calidad de vida humana y las condiciones ambientales y equilibrar la estructura económica para consolidar a Maracaibo. Es por lo tanto, un plan de cambio y de crecimiento mejorado, enraizado en la tradición de urbanismo de trazado. Esto se acompaña además, de acciones estructurales y programadas, donde se vuelque la inversión pública que ha de dirigir la arquitectura de la ciudad, su ordenación y con ella la calidad del entorno urbano. Esta transformación es necesaria y todavía posible.

Tenemos también a Barquisimeto, como otra ciudad que se apuntó a la implementación del PDUL. Es reconocida como una de las ciudades mejor organizada de Venezuela, esto se debe en gran parte a que fue una de las primeras urbes en el país que diseñó y ejecutó un PDUL, donde se recogieron los lineamientos que la administración municipal debía seguir fielmente, a fin de propiciar un desarrollo armónico.

El PDUL, estableció, entre otros aspectos, en cuales de los sectores de la ciudad se desarrollarían proyectos residenciales, comerciales o industriales, así como la densidad poblacional de cada zona, y la altura de las construcciones que se levantarán. Para su elaboración se tomaron en

consideración diversas características de la ciudad, como lo son: su posición geográfica, su topografía, y la interacción funcional con los centros urbanos que gravitan en torno a ella. El PDUL se convirtió en la ruta a seguir entre la ciudad que existía y la que se quiere lograr.

Son muchos los ejemplos de ciudades venezolanas y extranjeras donde el PDUL garantiza un proceso de reordenamiento urbano local, por eso, es pertinente la puesta en marcha de esta estrategia en la ciudad de Puerto Ayacucho, Municipio Atures del Estado Amazonas. Es bueno destacar que esta ciudad capital está entre las que no tienen un Proyecto de Desarrollo Urbano Local (PDUL) en Venezuela.

Podemos observar en las imágenes que a continuación se presentan la falta de coordinación y organización de los espacios públicos de la ciudad de Puerto Ayacucho.



Centro de Puerto Ayacucho

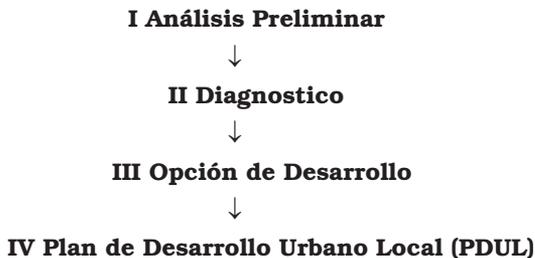


El comercio informal, ocupa las calles y aceras, el paso peatonal reducido.

Guía de Elaboración del PDUL para Puerto Ayacucho, según define el Ministerio de Infraestructura

Para elaborar el Plan de Desarrollo Urbano Local, es necesario realizar una serie de estudios e investigaciones, de acuerdo a un proceso sistemático de análisis y concertación, enmarcado siempre dentro de los lineamientos superiores de planificación. Según la Guía para la Elaboración de un PDUL, publicada en diciembre de 2003 por el Ministerio de Infraestructura, se contemplan cuatro etapas de elaboración:

Esquema de elaboración de un Plan de Desarrollo Urbano Local:



1. **Análisis Preliminar:** Revisión de los lineamientos superiores de planificación, definición del área de estudio y su inserción en el sistema urbanístico.
2. **Diagnóstico:** Estará constituido por el análisis de los distintos aspectos que se indican a continuación:

- Antecedentes
 - Aspectos Físicos Geográficos
 - Análisis de Riesgo
 - Aspectos Demográficos y Socioeconómicos
 - Vialidad y Transporte
 - Servicios de Infraestructura
 - Estructura Urbana
 - Patrimonio
 - Síntesis del Diagnóstico
3. **Opción de Desarrollo:** Expresa la imagen – objetivo previsto para un horizonte de planificación a 15 años, refiere a la organización espacial del centro urbano en sectores con lineamientos, criterios o directrices comunes.
 4. **Programa de Actuaciones Urbanísticas:** Conjunto de proyectos y acciones acompañados de un plan de ejecución dirigidos a orientar el desarrollo del centro urbano y satisfacer sus requerimientos actuales y futuros en cuanto a: redes de servicios, vialidad y transporte, riesgo y ambiente, equipamiento urbano y espacios públicos; guiando las actuaciones públicas dentro del ámbito territorial establecido.

Ordenanzas del PDUL y Ordenanza de Zonificación: Documentos jurídicos que expresan de manera clara y concisa las directrices y decisiones adoptadas por el Municipio para orientar el desarrollo del centro urbano, así como las condiciones de desarrollo de los inmuebles urbanos privados.

Procesos de Aprobación: La ley orgánica de ordenación urbanística, en su artículo 38 al 42, establece el procedimiento para la aprobación formal del PDUL:

1. Una vez elaborado el Proyecto de Plan, el mismo será sometido a la Cámara Municipal para su publicación a los fines de su difusión y consulta pública por un período de 60 días continuos, lapso durante el cual los interesados podrán hacer las observaciones que estimen oportunas.
2. Posteriormente, y durante un lapso de 30 días continuos, los organismos públicos y privados con injerencia en el plan, podrán ser recibidos en audiencia a fin de conocer su opción sobre el Proyecto del Plan.
3. Una vez recibido las observaciones, la Alcaldía decidirá sobre las mismas aprobándolo inicialmente y remitiéndolo al Despacho del Viceministro de Planificación y Diseño adscrito al Ministerio del Poder Popular para el Tránsito Terrestre, conjuntamente con las observaciones que se hubiesen formulado, a los efectos de dar cum-

plimiento a lo pautado en la Ley Orgánica de Régimen Municipal. Las observaciones recibidas con relación al PDUL, no tendrán carácter vinculante para el organismo urbanístico responsable, ni su falta de aceptación dará lugar a recurso alguno, salvo que se trate de violaciones al orden urbanístico previsto en la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística, caso en la cual la actuación de la autoridad municipal se controlará conforme a la legislación aplicable.

4. El Ministerio del Poder Popular para el Transporte y Comunicación, estudiará el Proyecto del PDUL y se pronunciará en un plazo no mayor a sesenta días (60) continuos, sobre la conformidad del mismo con respecto al Plan de Ordenación Urbanística correspondiente, formulando las observaciones que fueran precisas.
En caso de no estar publicado el Plan de Ordenamiento Urbanística del Proyecto PDUL, deberá ajustarse a los lineamientos superiores de planificación, los cuales serán dados entre otros por Plan Nacional de Ordenación del Territorio.
5. La Alcaldía, devuelto como fuese el Proyecto del PDUL, someterá el mismo a la aprobación definitiva de la Cámara Municipal, la cual deberá decidir al respecto en un término no mayor a dos meses y procederá a la publicación del Plan en la Gaceta Municipal, durante este periodo señalado para la aprobación definitiva, el Plan de Desarrollo Urbano Local será hecho público a los efectos de garantizar a la ciudadanía en general, la información correspondiente. (Ministerio de Infraestructura, 2003)



Centro de Puerto Ayacucho, la vía principal o perimetral, ocupada por el comercio informal

Conclusión

Puerto Ayacucho se dirige hacia su centenario, es una ciudad muy joven, carente de una planificación urbana y proyectos que puedan resolver el problema de ordenamiento en su territorio. Es la única capital de Venezuela que carece de un Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL), no hay una zonificación, solo ordenanzas que no han llegado a cumplirse, por lo tanto, ha tenido un crecimiento incierto desde el punto de vista de su urbanismo. Hoy en día las condiciones que determinan el desarrollo urbano han cambiado totalmente, se ha dejado en manos de las comunidades o de sus líderes comunitarios la elaboración de Cartogramas que recoge la realidad de cada sector, localizando dentro del contexto municipal a cada sector con sus respectivas debilidades y fortalezas, creemos que un Cartograma no es suficiente para resolver los graves problemas de urbanismo, un PDUL, es un instrumento de Planificación para organizar el entorno urbano, el cual propiciaría un desarrollo articulado, coherente y concentrado de la ciudad.

Las autoridades municipales deben elaborar planes reales, viables y confiables que establezcan actuaciones de factibles financiamientos y ejecución que den respuestas a los requerimientos de su población acordes a las particularidades de su contexto legal, político, económico, social y espacial.

Referencias bibliográficas

- Constitución del Estado Indígenas de Amazonas (2016). **En gaceta extraordinaria del estado**, año 24, número 21, del 18 de agosto de 2016
- González, Néstor (2012) Puerto Ayacucho: Génesis y Desarrollo Urbanístico. La Iglesia en Amazonas. N° 136, página 30. Año 2012
- Iribertegui, Ramón. Amazonas, El hombre y el caucho. Vicariato Apostólico de Puerto Ayacucho (2008).
- Lara Salazar, Eduardo (2014). Ordenación Territorial de los Municipios de Venezuela. Rescatado en línea. Pdf. Economía.
- Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio (1983). Gaceta oficial N° 3238, extraordinario de fecha 11 de agosto de 1983.
- Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987). Gaceta oficial N° 33868, extraordinario de 16 de diciembre de 1987.
- Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular (2010). Gaceta oficial N° 6011 extraordinario, 21 de diciembre 2010.
- Ley Orgánica de Régimen Municipal (1989). Gaceta oficial N° 4109 extraordinario 15 de junio de 1989.
- Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público (1989). Gaceta oficial N° 4153 extraordinario 28 de diciembre 1989.

Orígenes de los Estados y Municipios de Venezuela. U.C.V.- Cartografía Nacional 1990

PDUL (2005). Maracaibo. Recuperado en línea. <https://es.slideshare.net>

____ (2015). Municipio Chacao. Alcaldía de Chacao. Recuperado en línea Blogspot.com

____ (2008). Valencia. Alcaldía de Valencia. Dirección de Planificación Urbana y Catastro. 2010. Recuperado en línea Pdf. Blogspot.com