



Nuevas vías de comunicación: Repercusión en el orden económico-social del occidente venezolano (1925-1930)

CASTILLO MORALES, Lorena

Universidad del Zulia
lovastillo@hotmail.com

Resumen

En este trabajo se propone estudiar y determinar la transformación de las vías de comunicación, como agentes generadores de cambios significativos en la dinámica comercial y social de todo el occidente venezolano; tomando en cuenta además el comienzo sistemático de las exploraciones y exportaciones petroleras, contextualizado en la última década del gomecismo. A través del análisis de fuentes documentales se determinó que el plan vial establecido durante el período gomecista se centró fundamentalmente en comunicar la región andina con el centro del país, cayendo en desuso las rutas tradicionales que enlazaban Maracaibo con los Andes, lo que provocó un descenso de la actividad comercial de la capital zuliana y el consecuente malestar por parte de los comerciantes.

Palabras clave: Occidente venezolano, vías de comunicación, Andes venezolanos.

*New communication channels: Repercussions in the
social-economic order in western Venezuela (1925-1930)*

Abstract

This paper studies and determines the transformation of communication channels as agents which generate significant changes in the social and commercial dynamic of western Venezuela, while taking into account as well the systematic upsurge of oil exploration and exportation, within the context of the last decade of the Gomez government.

Through an analysis of documentary sources the roadway development plan during the Gomez government centered basically on communication between the Andes region and the central region of the country, and other routes which linked Zulia with the Andes fell into disuse, which provoked a loss in the commercial activity in the Zulia capital and bad feelings on the parts of the Zulia commercial sector.

Key words: Venezuelan west, roadway communication, the Venezuelan Andes.

Introducción

La región marabina por su naturaleza geográfica ha sido a lo largo de su historia muy privilegiada; su inmenso lago y el enclave natural donde se encuentra han originado que la misma se haya convertido en el centro nodal del occidente venezolano, y un poco más allá de los límites geográficos que hoy conforman dicho territorio, como el norte de Santander.

Durante el período colonial las importaciones y exportaciones que necesariamente debían realizarse para responder a las solicitudes de la corona y para abastecer a las recién fundadas ciudades, afianzaron las relaciones comerciales interregionales e intrarregionales. Cabe destacar que ya desde antes de este período, las diferentes comunidades indígenas que habitaban estos territorios tenían un tipo de comercio intrarregional. Parra (2001) establece que el Lago de Maracaibo estructuró el espacio de las provincias de Mérida, La Grita y la ciudad de Maracaibo por ser ésta, punto de entrada y salida de sus mercaderías.

Desde su fundación, Maracaibo estuvo muy relacionada con su condición de puerto y con la actividad comercial hispánica que se desarrollaba en sus costas, las cuales permitieron que fuese centro coordinador, dinamizador y distribuidor de flujos económicos.

Por estar situada en la boca del lago, constituyó el eje que permite identificar a toda la región lacustre, andina y parte de Colombia, como la Región Histórica Marabina, donde se estructuró un circuito agroexportador producto de “una extensa red de contactos e intercambios” (Cardozo, 1991:20). Dicha región designó

la importancia y permanencia del progreso de la región occidental venezolana como:

...un área con características comunes, producto de la lenta gestación y fraguado de vínculos económicos y socioculturales entre los paisajes humanos que la componían, y del predominio e influencia de una ciudad que actuó como centro jerarquizante: Maracaibo; una región nodal aglutinada durante un período de larga duración, que generó un espacio social con especificidad propia (Cardozo, 1991:13).

La explotación agrícola junto a las relaciones comerciales surgidas alrededor de este inmenso lago y sus afluentes con estratégicos puertos, permitieron la conformación del circuito agroexportador originado en las antiguas rutas y relaciones intertribales que sirvieron de base para facilitar la formación del mismo, compuesto por una red de exportación e importación que se vio afectada por la gesta independentista y progresivamente reactivada al separarse Venezuela de la Gran Colombia, producto de las demandas del comercio mundial, que permitió una mayor cohesión de las áreas productivas que lo conformaban.

Dichas áreas han sido diferenciadas por su entorno geográfico y por su capacidad productiva en dos subregiones lacustre y andina (Cardozo, 1991:18). Las cuales a pesar de ser geográficamente bien diferenciadas, tenían una relación de interdependencia, articulada por las relaciones comerciales donde el puerto de Maracaibo era el lugar de convergencia de toda la producción y mercadería de este comercio hacia y desde los Andes y toda la cuenca lacustre; para con el resto del extranjero; alrededor del cual se constituyó una red de acopio y redistribución comercial. Esto confirma la concepción de que dicho puerto constituía la entrada y salida de todo el hinterland marabino.

En los siglos posteriores, el comercio de este vasto hinterland fue consolidándose a medida que la producción se incrementaba. A mediados del siglo XVIII, las políticas de la monarquía española permitieron la expansión del circuito agroexportador. Concluido el movimiento independentista, la actividad comercial comienza

una acelerada reactivación como respuesta a la demanda de las mercaderías producidas dentro del hinterland; de tal manera que el circuito agroexportador se ve impulsado, sobre todo por la floreciente producción de café, producción que durante el siglo XIX fomenta la consolidación de las actividades comerciales de la región marabina y por ende del circuito.

Los medios de transporte utilizados para la comercialización durante estos siglos (del XVI hasta mediados del XIX), lo constituían en primer término las rutas fluviales – lacustre; y en las montañas andinas los caminos de recuas. A finales del XIX, específicamente en 1872, se inicia una nueva etapa en el transporte de las mercaderías, generada por la puesta en marcha del plan ferroviario en el septenio de Antonio Guzmán Blanco y más tarde, a principios del siglo XX, con el desarrollo comunicacional impulsado por medio de planes viales decretados durante el período gomecista; ya que para ese entonces Venezuela se presentaba como un país de economía agroexportadora orientada en lo concreto por las directrices del mercado mundial; tras la inyección de capitales extranjeros a nivel de la infraestructura terrestre, por lo que la expansión de dichas vías fueron realizadas con la finalidad de unir la zona occidental con el resto del país, fomentar el comercio interno y de esa manera abaratar los costos del transporte de las mercaderías de esas zonas.

...el primer Plan de Vialidad es un plan de comunicaciones intermodal, que se refiere no solo a caminos carreteros, sino también a ferrocarriles y a mejorar el cauce de los ríos navegables. Según la Memoria del Ministerio de Obras Públicas, de 1918, se planea la construcción de “Carreteras Maestras”, que asegurarán la comunicación entre los centros de producción y la red de comunicaciones marítimas (cabotaje y exportación), que pudieran comunicar a Caracas con el interior del país y la frontera colombiana (Vallarino, 1989:37).

Este plan de comunicación vial se realizó por partes, tanto en el oriente como en el occidente del país, la mano de obra para su ejecución fueron en su mayoría presos políticos inexpertos en este tipo de trabajos.

1. Vías de comunicación existentes hasta 1920, apertura y fortalecimiento

El sistema de transporte y comunicaciones en las últimas cuatro décadas del siglo XIX, entre las áreas de producción y comercialización del hinterland marabino no variaron mucho en comparación con los siglos anteriores; las vías fluvio – lacustre seguían siendo las principales rutas para el transporte por medio de cabotaje de las mercaderías.

La estructura agraria y el comercio de exportación se consolidan a lo largo de dicho siglo, mientras que el transporte siguió siendo el mismo; un sistema eslabonado de recuas – ríos – lago, en este último a pequeños puertos para su traslado al puerto principal de exportación; y viceversa con los productos que llegaban del exterior del hinterland, para abastecer a las distintas regiones que lo conformaban.

La dinámica comercial era cambiante, sus rutas y puertos se ajustaban a la creciente demanda de los productos de comercialización y a la creación de nuevas rutas que hiciesen más rápido y menos costosas (por el cobro de peajes) sus transacciones; recomendándose la limpieza de estas vías para facilitar la comunicación, con el objeto de estimular el comercio.

La articulación del comercio de las áreas adyacentes a la cuenca lacustre en algunos casos, se extendía durante los períodos de lluvia.

...el medio geográfico contribuyó de forma decisiva a la consolidación de este hinterland, sobre la imposibilidad en que se encontraba la realización comercial de los productos provenientes de Los Andes, Barinas y Cúcuta. Los Andes, encajonados en su ubicación y Norte de Santander no cuentan con ninguna salida al mar que no fuera el acceso al Lago. Barinas a la llegada de la época de lluvias se veía obligada a realizar su comercio a través de Maracaibo y Ciudad Bolívar, por causa de las inundaciones, puesto que para la época no se habían construido puentes (Vallarino, 1989:30-31).

A partir de 1872, un nuevo transporte contribuye al traslado de las mercancías distribuidas a nivel nacional; así, se inicia la era del ferrocarril en Venezuela, con la administración del general Antonio Guzmán Blanco. Su política en cuanto a obras públicas comprendía el máximo aprovechamiento de los recursos con la aplicación de una considerable inyección de capital nacional y foráneo en los diferentes sectores de la producción. De tal manera que, para él, el fomento de las vías de comunicación terrestre y marítima era fundamental.

Pero no fue hasta 1879 cuando se inició la expansión de este nuevo sistema de comunicación y transporte, no como una red ferroviaria sino como tramos, producto de concesiones exclusivas para explotar determinados territorios.

En la región marabina el objetivo de este medio fue la de vincular los centros de producción y consumo con el punto de acopio y distribución. De tal manera que la llegada de las ferrovías sirvió para eslabonar las antiguas rutas comerciales, además de acelerar y facilitar las transacciones.

...la llegada del ferrocarril a las zonas rurales, sobre todo en las cafetaleras, no eliminó las otras formas tradicionales de transporte: las recuas de mulas y los vapores fluviales o lacustres. Por ello, la entrada en servicio del ferrocarril sólo resultó en un abaratamiento muy relativo de los fletes, situación que a menudo se tornaba crítica cuando las crecidas de los ríos por causa de las lluvias o los deslizamientos de terreno interrumpían el tráfico en las vías (Harwich Vallenilla, 2000).

La presencia del ferrocarril en el Zulia la constituye el tramo construido entre las minas de carbón de Inciarte a Carrasquero, al norte del Estado. A partir de 1886 se crea el sistema ferroviario en el piedemonte andino del Gran Ferrocarril de la Ceiba.

El ferrocarril tenía tres estaciones, la principal, La Ceiba que ejercía la superintendencia de toda la zona ferroviaria; la central, Sabana de Mendoza y la terminal en Motatán, que oficialmente se le dio el nombre de Roncajolo. El movimiento del tren era diario para carga y pasajeros e iba de Roncajolo a Sabana de Mendoza y

viceversa y de la Ceiba a Sabana de Mendoza y viceversa. Los días jueves y domingo, el tren era expreso y solo de pasajeros (Pérez, 1988:38).

Posteriormente aparecen dos tramos más de ferrovías que junto a la anterior fueron las principales. Estas eran el Gran Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía y el Gran Ferrocarril del Táchira; con sus diferentes sub-estaciones.

Para las postrimerías del siglo XIX la comercialización del café se acentúa, llegando a representar un poco más del 50% de las exportaciones. Entrado el siglo XX, Venezuela se identificaba por poseer una economía agroexportadora consolidada, insertada a la dinámica comercial mundial; cuyo capital tenía como principales contribuyentes a los comerciantes y grandes firmas extranjeras, por lo que se registraba un gran interés por el fomento y expansión de nuevas vías, con fines comerciales.

El crecimiento de las exportaciones cafetaleras a finales del XIX demuestra la importancia de las regiones productivas de la cuenca lacustre. Este rubro seguía siendo el primer producto de exportación y las vías de comunicación respondían a su demanda. Vías que en su mayoría seguían siendo fluvio – lacustre, de recuas y los recientemente creados tramos ferroviarios. El transporte terrestre era incipiente y Maracaibo seguía siendo el centro nodal de todo el comercio de la región occidental del país.

Entre los efectos producidos por la creación de los tramos ferrocarrileros se puede mencionar, el que generó la construcción del tramo del Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía, que conduce del puerto de Santa Bárbara a Tovar.

En un comunicado que la autoridad de la Jefatura Civil y militar del Distrito Colón le envía al Secretario del Ejecutivo del Estado, las autoridades civiles de aquel Distrito justifican el paso de las recuas por esta vía.

En 1860, poco más o menos, fue abierto ese camino, que del puerto de Santa Bárbara conduce a Tovar, a expensas del comercio, del Erario Municipal y del Señor Saturnino Rodríguez dueño entonces de las bodegas y Tambos del puerto ya expresado. La su-

cesión del señor Rodríguez vendió sus bodegas a la Compañía Francesa, y esta empresa utilizó en su brazo parte de las vías del Comercio, sin dejar camino carretero en prevención a estos casos.

Las recuas que hoy trafican esa línea, son las mismas que conducían los cargamentos de frutos del comercio de los Andes al Ferrocarril del Vigía al Santa Bárbara, para su exportación al extranjero y al consumo del Estado Zulia, y como quiera, que hoy la compañía ha suspendido la explotación de la línea, los cargamentos siguen a Santa Bárbara, que es el único puerto de su embarque a Maracaibo (AHZ, 1900, tomo 26, legajo 16, s/f)¹.

En 1910, otro documento hace mención a un problema parecido, en el mismo Distrito que el anterior; con la diferencia que quien se dirige al Presidente del Estado, es un representante de los agricultores de aquella región reclamando la construcción, sin tomar en cuenta el comercio que se efectuaba por esa ruta, del “Gran Ferrocarril del Táchira”. La construcción de esta vía férrea no impidió el tránsito por esta ruta, “por más de 14 años” de los comerciantes; pero para el momento en que se elabora este comunicado se les prohibía el paso por la misma, originando en ellos un profundo malestar.

...Es, ciudadano Presidente, que hoy anima mala voluntad; pero para esto están las imposiciones severas de la justicia que usted sabrá imponerlas perentoriamente. Aquella es una vía pública que se interpuso entre la que los vecinos traían y dada la condición de lo incomunicado del terreno y lo complicado para uno y otros intereses, no hicimos el levantamiento de nuevo camino, sin que sufriera hasta la Empresa, siendo por lo tanto la medida tomada violenta y atentatoria. Debiera por lo menos permitirse el tráfico mientras el municipio delibera sobre otro camino si es que lo cree conveniente; porque el movimiento es la vida y no puede dejar de ser. (AHZ, 1910. tomo 12, legajo 1 s/f).

1 Comunicación enviada por Albino de Y. Medina Jefe Civil Militar del Distrito Colón al Secretario General del Ejecutivo del Estado Zulia, el 15 de Junio de 1900. *Archivo Histórico del Zulia* (en adelante AHZ.), 1900, tomo 26, legajo 16 s/f.

Estos acontecimientos permiten sugerir que al igual que en tiempos de la implantación hispánica (cuando los españoles tomaron las rutas de intercambio económico indígena para su asentamiento y relaciones comerciales), los sistemas ferroviarios tomaron como base las rutas terrestres establecidas por los caminos de recuas, afectándolos de tal modo que debían buscar otros caminos que los condujeran a los puertos de exportación.

Para 1910, con el Gobierno de Juan Vicente Gómez, la vialidad comenzará a ser tomada en cuenta dentro de un Plan Vial que buscaba el mejoramiento y construcción de vías de comunicación, que facilitarían las transacciones entre los Andes y el centro de Venezuela. No se debe olvidar que Gómez era oriundo de los Andes, específicamente del Estado Táchira.

Para esta fecha el gobierno plantea el Primer Plan de Vialidad que consiste en un esquema vial intermodal muy determinado también por el medio físico. En 1916, se plantea la construcción de una vía carretera central la que asegurará la unión con los centros de producción. Se inicia la Carretera Central del Táchira, de Ureña a San Antonio y en Trujillo, de Ciudad Trujillo a Motatán, según decreto de abril de 1910. (Vallarino, 1989:37).

Las carreteras comenzaron a construirse por tramos para ser unidos luego en una sola vía que comunicara la región occidental con el centro de Venezuela.

Las carreteras construidas eran macadamizadas, la primera decretada fue la Central del Táchira, cuya construcción se ordenó para enlazar a ella las ciudades de Rubio y de Táriba. (Memoria de Obras Públicas, 1910 Capítulo X. Carreteras pág. LXII – LXIII.) Los distintos tramos que se decretaron fueron unidos a la Gran Carretera de los Andes que posteriormente pasaría a llamarse “Carretera Transandina” y que mejoró notablemente el comercio de los Andes con Puerto Cabello.

2. Políticas gubernamentales de Juan Vicente Gómez

El gobierno de Juan Vicente Gómez se caracterizó por la forma tan hábil de manejar los problemas políticos que se le presentaban; sobre todo por el otorgamiento de monopolios comerciales a nacionales y extranjeros. Los medios de producción no se mostraban a la vanguardia del progreso tecnológico que se experimentaba a nivel mundial. La economía venezolana al asumir Gómez el gobierno seguía siendo principalmente agroexportadora; por lo que estaba sujeta a los precios de exportación a nivel internacional, generando problemas de ingresos debido a las fluctuaciones en los precios del mercado internacional.

Durante la gestión gubernamental de Juan Vicente Gómez, fueron muy pocas las políticas que favorecieron el mejoramiento en las exportaciones, sobre todo en las de café, donde sólo llegó a decretar ciertas medidas favorecedoras a un sector de los agricultores venezolanos. Sus políticas fueron más orientadas a la captación de inversionistas extranjeros como una medida para obtener ingresos fiscales, fomentando el monopolio comercial.

Aunque fueron muy débiles las políticas implementadas por Gómez para el desarrollo de la economía venezolana, contribuyeron a un lento y progresivo cambio en la dinámica del comercio y la sociedad; sobre todo en la región occidental venezolana, que se va acentuando con las concesiones petroleras. Pero no sólo en materia económica Gómez implementó medidas, su gobierno también se caracteriza por el desarrollo de obras públicas, donde resalta el decreto del primer plan de vialidad con el cual pretendía agilizar el comercio de exportación, además de permitirle el acceso directo de las regiones con el centro del país; favoreciendo el control político del mismo y una mayor movilización de personas a lo largo de estas nuevas vías.

El plan vial fue decretado el 6 de julio de 1910, con la creación por parte del gobierno de una comisión científica y exploradora del occidente de Venezuela, cuya finalidad estaba orientada a estudiar las vías de comunicación de las regiones comprendidas

por los estados Falcón, Zulia, Lara, Portuguesa, Trujillo, Mérida y Táchira. De igual modo se hizo con el oriente del país.

El objetivo de la comisión era explorar el territorio con estudios geográficos, hidrográficos, observaciones astronómicas y geodésicas para la cartografía; estudios geológicos, botánicos, etnológicos, arqueológicos, zoológicos y además debían ilustrar sus estudios con dibujos y fotografías (Velásquez, 2000).

De esta manera luego de realizadas las exploraciones correspondientes se decreta la construcción de la Carretera Central del Táchira, que consistía en una vía macadamizada, la cual debía partir de la meseta denominada “Cara de Perro”, entre Uracá y San Cristóbal, hasta esta última ciudad. Se ordenó su construcción con la intención de realizar ramales que enlacen las ciudades de Rubio y de Táriba, y pueblos adyacentes. Según el Ministerio de Obras Públicas, esa obra se destinaba a salvar “las dificultades que hasta hoy se han presentado para que el Gran ferrocarril del Táchira pueda tomar las cargas que de dichas poblaciones van destinadas a la exportación, así como entregará a un fácil transporte las destinadas a su consumo y comercio exterior”.

Para este período las exportaciones de café gozaban de buen un buen puesto a nivel mundial, por lo tanto el establecimiento de vías que facilitarían su exportación, favorecía su comercialización. Se decretaron entonces la construcción de una gran cantidad de ramales carreteros sobre todo entre los diferentes pueblos andinos, con la intención de conformar posteriormente con la unificación de los mismos la Gran Carretera Trasandina que conectada con las del centro del país, constituiría la carretera más importante de Venezuela y “la vía más alta del mundo” de manera que:

El audaz camino partiendo de la capital de la República, Caracas, llega a Cúcuta, capital del distrito Santander, en la vecina República de Colombia integrado un recorrido de cerca de 1300 Kilómetros. Algunos trozos aislados de éste, en terreno llano, estaban en ejercicio desde algún tiempo. El recorrido mayor, el de la montaña, es completamente nuevo. Su construcción fue decretada el 19 de abril; de manera que en el

breve período de 25 meses fue decretado y abierto al tránsito. Rapidez de ejecución sorprendente, si se tiene en cuenta la escasa mano de obra que ofrece Venezuela con sus cuatros millones de habitantes sobre más de un millón de kilómetros cuadrados de superficie. El público juzgaba la empresa irrealizable².

Claro está que la mayor parte de los tramos carreteros decretados en 1910 ya se habían realizado, además si tomamos en cuenta que se tomaron vías que ya estaban comenzadas, producto del comercio interno y externo de todos los lugares de producción desde hace muchos años atrás. Se podría justificar que en dicho lapso de tiempo la unificación de los mismos ya se hubiese dado en su mayor parte.

La realización de modernas vías dentro del Estado Zulia se vio afectada por las deplorables condiciones, para este fin que presentan los terrenos aledaños a la cuenca lacustre.

3. Impacto social y económico en la región zuliana como respuesta a la apertura y fortalecimiento de las vías de comunicación

Como se ha venido analizando, el fomento de las vías de comunicación por parte de Gómez, marcó un comienzo de unificación territorial a nivel nacional. El mayor progreso de estas vías se manifestó en los Andes venezolanos.

Esta unión significó el enlace de las áreas de producción con el centro del país, y por consiguiente, con uno de los principales puertos venezolanos de exportación, como el caso de Puerto Cabello; el hecho de que se creasen nuevas rutas para el transporte favoreció en gran medida el comercio interno de las regiones, contribuyendo de tal manera a la unificación e interdependencia de las

2 La Vía más Alta del Mundo. Artículo traducido y publicado de la revista Milán "Le Vie d' Italia e dell' América Latina", para "Semanario, de Valera por Barbarita Cifuentes. En revista Mercantil N° 56, 28 de febrero de 1927, en su primera página.

regiones venezolanas; sin embargo no se debe olvidar que toda esta transformación fue un proceso que se dio por partes debido a que las carreteras fueron construidas por tramos hasta su posterior unificación.

En el caso específico de la región occidental venezolana, el desarrollo comunicacional entre los estados andinos y el centro del país, permitió abaratar los costos de sus mercancías, ya que el pago de impuestos por su traslado era menor por esta nueva vía, en comparación a las tradicionales rutas de transporte fluvial a través del lago de Maracaibo y sus afluentes.

Esta nueva situación generó una serie de solicitudes por parte de la Cámara de Comercio de Maracaibo abocadas a la petición de la construcción de caminos carreteros que fueran directamente de los centros de producción (Andes) a los centros de redistribución (lago); es decir vías de acceso que fuesen directas al lago. Dichas vías se entendían tanto por la construcción de tramos carreteros como de ferrocarril.

Una de las propuestas como lo expresa Carmen Amanda Pérez (1988), era el empalme del ferrocarril del Táchira con el de Mérida, muy cerca del lago, donde se escogería una ensenada ubicada en la boca del río Escalante para ubicar su puerto, lo cual generó pronunciamientos por parte de merideños y maracaiberos:

Este proyecto fue duramente atacado en varios editoriales publicados en el diario *Excelsior* de Maracaibo; y éstos, replicados en el diario *Patria* de Mérida, donde defendían el derecho del pueblo andino a buscar mejores condiciones de vida, ya que con la construcción de la carretera trasandina ellos se habían dado cuenta de la explotación que el comercio marabino ejercía sobre esas regiones, cuyos trabajadores eran unos simples pagadores de tributos onerosos a muchos comisionistas de Maracaibo (Pérez, 1988:56).

Era evidente el monopolio que los comerciantes maracaiberos criollos y extranjeros ejercían sobre este circuito comercial. En su opinión, de no construirse una vía directa al lago su comercio declinaría. La Cámara de Comercio de Maracaibo realizó múlti-

ples peticiones de este tipo al gobierno local y nacional sin recibir respuestas concretas. Uno de los órganos de divulgación de las mismas fue la revista que ellos mismos editaban (Revista Mercantil), además de las diferentes comunicaciones enviadas a Ejecutivo estatal y nacional. En dicha revista para 1924, hacen mención a un telegrama enviado por la Cámara activa donde se le pide a Gómez que ordene por medio decreto:

...la apertura i construcción de la vía carretera que partiendo de la costa Este del Lago frente a Maracaibo, detrás de la isla Providencia i desde el caserío Palmarejo, llegue al río Misoa empalmar con el proyecto de carretera de San Timoteo a Carora, pasando por los puntos que los técnicos han creído accesibles y de poco costo (Revista Mercantil, 1924, N° 26).

La construcción y puesta en marcha de dicha vía causó en los comerciantes marabinos inquietud por el futuro de su comercio, pero no sólo las peticiones eran para pedir tramos carreteros; ya que el fomento de las vías de comunicación también abarcaba otros medios de transporte como los ferrocarriles, de los cuales en 1926 se da el enlace del ferrocarril del Táchira con el de Cúcuta. Por lo tanto sus peticiones también estaban encaminadas a conectar al lago de manera directa con este sistema de transporte, por consiguiente la Cámara al respecto expresaba que:

El Ferrocarril del Táchira, no es una empresa que está llamada a limitarse entre su radio de acción al presente, ya el General Juan Vicente Gómez. Protector decidido de toda Empresa u obra que represente progreso para el país, deja oír su voz indicándole la ruta futura de llevar sus rieles hasta la Boca del Catatumbo, i si el General Gómez se empeña en la efectividad de esa idea, ella será un hecho. Hai ya el reflejo de la perspectiva, lo demás será corolario del esfuerzo (Revista Mercantil, 1926, N° 49).

Con la unificación de las vías de comercialización entre Colombia y Venezuela los comerciantes maracaiberos aseguraban un incremento en las exportaciones de café, mientras que el gobierno

venezolano aseguraba el tradicional comercio y control del mismo, que durante años se realizaba con el oriente de Colombia.

El cónsul de Venezuela en Colombia, establecido específicamente en Cúcuta para 1926, dirige una comunicación al General Juan Vicente Gómez manifestándole el entusiasmo que produjo la llegada a Santander del primer vagón cargado de mercancía desde Encontrados, producto del reciente empalme de sus ferrocarriles, además de explicarles los grandes beneficios que le ocasionaría al Estado venezolano, le cuenta que:

El empalme de los ferrocarriles Táchira y Cúcuta, solucionado felizmente por usted le ha dado a Cúcuta de una manera práctica y capital la hegemonía mercantil sobre todo el oriente de Colombia, y le ha dado a Venezuela la perpetua hegemonía sobre esa hegemonía. Para complementar esa obra trascendental que asegura a nuestra patria un vasto dominio comercial de ahora para lo futuro sobre el oriente de Colombia por esta frontera, sólo falta prolongar el ferrocarril del Táchira desde Encontrados hasta un punto cualquiera en el Lago de Maracaibo, pues así le pondríamos a Cúcuta el mar a 12 horas de camino y nuestra influencia mercantil, con esta facilidad de comunicación, llegaría hasta la propia Bogotá, pues sería la vía más cercana de Bogotá al mar, que por Barranquilla o por Buenaventura y ello redundaría en cuantiosos beneficios para nuestra patria³.

Estos ambiciosos planes de un tramo del ferrocarril al Lago se vieron afectados por lo anegadizo de los terrenos que lo rodean, lo cual no permitió que se llevara a feliz término este ambicioso proyecto. Esto sin olvidar la fuerza que comenzaba a tomar la exportación del petróleo y la crítica situación del comercio cafetalero mundial.

Las reacciones obtenidas de Gómez a esta comunicación por parte de su cónsul en Colombia, en cierta forma pueden detectarse

3 Comunicación enviada a Gómez por Martín Matos Arvelo, consul de Venezuela en Cúcuta, Colombia, el 18 de mayo de 1926 en: Boletín del Archivo Histórico de Miraflores, N° 70, pág. 270.

en posteriores comunicaciones enviadas por Presidente del Estado Zulia al General Gómez, en octubre del mismo año de 1926, donde este le responde respecto al propósito de Gómez de la prolongación del ferrocarril hasta el lago, le envía “...esas dos vistas tomadas desde el aeroplano... viendo cuán útiles sería para los estudios y exploraciones de la prolongación de un aparato semejante”⁴

En cuanto al efecto causado al tráfico interno por las nuevas vías los comerciantes de Maracaibo a través de su principal órgano de divulgación, manifiestan el aspecto positivo de la organización del tráfico para fomentar las riquezas del país y garantizar la estabilidad económica; sin embargo a su juicio:

Es un hecho probado que los fletes que cobran los tales vehículos de motor están generalmente por debajo del costo del servicio correspondiente. La pérdida que sufren los dueños de tal elemento de transportación no es un asunto de exclusiva economía privada, puesto que al hacer una competencia destructiva a los otros medios de trasporte terrestre rompen el equilibrio indispensable para la normalidad de la vida económica, lesionan gravemente a los Ferrocarriles y vemos el tráfico entregado a las vicisitudes que tal estado de cosas trae consigo y que aparejan irremisiblemente, con absoluta certeza, el fracaso de todos nuestros medios terrestres.

No es el nuestro el caso de los Estados Unidos del Norte, el movimiento de ese país es colosal al lado del nuestro, paralelamente al desarrollo ferroviario se ampliaron allá las mayores facilidades para el tráfico marítimo, lacustre y fluvial, a pesar de lo cual hubo siempre temporadas de grandes congestiones en la movilización de las riquezas de aquel país ya desarrollado, y los vehículos de motor entraron como factores de cooperación para ayudar al movimiento dentro de un enorme fenómeno general previamente realizado...(Revista Mercantil, 1932, N° 94)⁵.

- 4 Comunicación enviada a Gómez por Vicencio Pérez Soto, Presidante del Estado Zulia, el 16 de octubre de 1926. En: Boletín del Archivo Histórico de Miraflores, N° 70, pág. 284.
- 5 Artículo titulado “El Tráfico Intervenezolano”, realizado por su redacción en Revista Mercantil N° 94, septiembre de 1932.

De tal manera que se manifiesta cierto descontento dentro de los comerciantes por el desarrollo del tráfico automotor, evidenciándose un incipiente desplazamiento de las antiguas rutas de comercialización, aunado a ésto la explotación petrolera comienza a través de sus buques a robarle espacio a las pequeñas embarcaciones acostumbradas a trasladar las mercaderías desde y hacia los Andes y el norte de Santander (Colombia).

Perales Frigols, en su obra *Geografía económica sobre el Estado Zulia*, nos explica como el fomento del mercado interno deriva en otros factores sociales y económicos; de tal forma expresa lo siguiente:

A lo largo de esos caminos de penetración del Escalante y luego del ferrocarril que se construyó de Encontrados al Táchira y de Santa Bárbara a El Vigía, se fueron estableciendo almacenes primero, haciendas después y caseríos y poblados que al amparo de la actividad comercial, sobre todo, fueron naciendo (Frigols, citado por Vallarino, 1989:43).

No se debe obviar el efecto que además de lo económico, tuvo en la conformación de nuevos núcleos de población a lo largo de cada vía, el establecimiento de nuevas rutas de penetración y conexión interna del territorio venezolano; y en este caso zuliano.

La sociedad también se vio afectada por las transformaciones dadas en las rutas de comercialización y las exportaciones con el petróleo, como lo expresa Vicencio Pérez Soto al Ministro de Obras Públicas al informarle las consecuencias que ha causado a la ciudad de Maracaibo el rápido ensanche de la misma, cuestión que ocasionó "...el serio problema de comunicar los aledaños con la urbe..."⁶.

La utilización de los tramos carreteros y ferrocarrileros para el traslado tanto de pasajeros como de mercancías se veía seriamente afectada durante los períodos de lluvia por las malas condi-

6 Comunicación dirigida al Ministro de Obras Públicas por el Presidente del Estado Zulia Vicencio Pérez Soto, el 14 de enero de 1929. En: Memoria y Cuenta del Secretario General de Gobierno, 1930, Sección Administrativa, Obras Públicas del Estado, pág. 11, 12 y 13.

ciones características de los suelos que rodean la cuenca del Lago de Maracaibo. Por lo tanto la situación de comunicación con los Distritos foráneos según informa Pérez Soto es la siguiente:

Las vías terrestres de comunicación existentes entre esta ciudad [Maracaibo] y los Distritos Perijá, Urdaneta, Páez y Mara, como los que tienen entre sí los Distritos Miranda, Bolívar, Sucre y Colón, no son sino trillas abiertas por la fuerza del tráfico, tortuosas y accidentales con las desigualdades naturales del terreno. Muchos de estos caminos primitivos paralizan en lo absoluto la comunicación en invierno, porque se convierten en barrizales de imposibles acceso...⁷.

Mientras que las lluvias ocasionaban grandes problemas tanto a la economía como a la sociedad, al extremo que:

Hay épocas en que por tierra en el Distrito Bolívar, núcleo petrolero, se suspende el tráfico entre Santa Rita, Cabimas y Lagunillas, quedando la comunicación limitada, por la vía lacustre, a unas lanchitas gasolineras, de capacidades muy deficientes, que siempre se arriesgan congestionadas de pasajeros, haciendo sólo un viaje al día, sin lograr satisfacer las necesidades del tráfico que arroja la plétora industrial de esas regiones. También sufren circunstancias de paralización con las lluvias, los caminos de Perijá y Sinamaica, que comprenden los Distritos criadores, graneros de Maracaibo⁸.

El auge en las vías de comunicación en lo que específicamente al Zulía se refiere en su mayoría eran deficientes; deficiencia que en la mayoría de los casos respondía a sus inconsistentes suelos. Asimismo Pérez Soto describe las causas que han originado tal situación, recordando los tiempos en que el transporte naviero era relativo a las necesidades incipientes de la época.

Al contrario del progreso vial que se registraba en los pueblos andinos, el Zulía veinte años después de decretarse el primer

7 Ibidem.

8 Ibidem.

Plan de Vialidad Nacional se encontraba en un terrible atraso vial. Que se derivaba de los costosos que le resultaba al gobierno realizar obras de relleno para poder construir carreteras; agregado además de ser la cuenca del lago de Maracaibo rica en afluentes que determinaban la construcción de incontables puentes reforzados en sus bases para “...resistir la acción del torrente en las lluvias”⁹.

Las carreteras pasaron a formar parte de la sociedad venezolana, ya que además de permitir trasladar productos, permitía el traslado de personas originando un progresivo fomento del uso del vehículo automotor.

Conclusión

Se debe tomar en cuenta la necesidad de seguir ahondando sobre la problemática planteada; sin embargo se pueden dilucidar algunas pequeñas, pero no definitivas conclusiones sobre el presente tema.

El desarrollo de nuevas vías de comunicación en el occidente venezolano, fue un proceso lento y progresivo que se vio afectado por las condiciones topográficas de la misma. Donde las rentas del Estado y la falta de mano de obra especializada retardaron el proceso de construcción de modernas vías de comunicación.

El fomento de las vías en los estados andinos, importante zona productiva del país, alarmó a los comerciantes maracaiberos. Mientras que las nuevas vías de comunicación dieron paso a la progresiva utilización del transporte automotor.

La sociedad del occidente venezolano presenta un aumento en sus poblaciones a los largo de cada nueva ruta; favoreciendo el mercado interno, quien fue el más agraciado por este auge.

9 Ibidem.

Referencias

- CARDOZO GALUÉ, Germán (1991). *Maracaibo y su región histórica, el circuito agroexportador, 1830-1860*. Maracaibo. Ediluz.
- HARWICH VALLENILLA, Nikita (2000). “Comunicaciones y Transportes”. En *Diccionario Multimedia de Historia de Venezuela*. Caracas. Fundación Polar.
- PARRA, Ileana (2001). *El comercio entre Maracaibo y Cartagena de Indias en el espacio regional del caribe (siglos XVI y XVII)*. Ponencia presentada en el V Seminario Internacional de Estudios del Caribe, Cartagena de Indias – Barranquilla, Colombia. Del 31 de julio al 3 de agosto.
- PÉREZ, Carmen Amanda (1988). *Maracaibo y la Región Andina 1924-1935*. Maracaibo. Corpozulia.
- VALLARINO, Carmen (1989). *La nueva frontera.... de cómo se sembró el petróleo*. Maracaibo. Ediluz.
- VELÁZQUEZ, Ramón J. (2000). “Gobierno de Juan Vicente Gómez”. En *Diccionario Multimedia de Historia de Venezuela*. Caracas. Fundación Polar.

Documentales

- Comunicación enviada por Albino de Y. Medina Jefe Civil Militar del Distrito Colón al Secretario General del Ejecutivo del Estado Zulia, el 15 de Junio de 1900. *Archivo Histórico del Zulia* (en adelante AHZ), 1900, tomo 26, legajo 16 s/f.
- Comunicación que envía Onésimo Rincón, agricultor del Municipio Encontrados del Distrito Colón, al Presidente del Estado Zulia, el 16 de agosto de 1910. AHZ, 1910, tomo 12, legajo 1 s/f.
- Comunicación enviada a Gómez por Martín Matos Arvelo, cónsul de Venezuela en Cúcuta, Colombia, el 18 de mayo de 1926 en: *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores*, N° 70, pág. 270.
- Artículo titulado “El Tráfico Intervenezolano”, realizado por su redacción en *Revista Mercantil* N° 94, septiembre de 1932.
- Archivo Histórico del Zulia
- Memoria y Cuenta de la Secretaría de Estado. 1930, p. 11, 12, 13.

CASTILLO MORALES, Lorena

Memoria y Cuenta de Obras Pública del Estado. 1910, 1926. Tomos/años: **1900**. Tomo 25, legajo 16. **1910**. tomo 12, legajo 1. **1926**. tomo 1, legajo 1. **1926**. tomo, 2 legajo 8. **1926**. tomo 2, legajo 11.
Boletín del Archivo Histórico de Miraflores. N° 70. Caracas, Enero – Febrero de 1972, año XIII, p. 270, 284.

Revista Mercantil

N° 26. Agosto de 1924, año III
N° 31. Enero de 1925, año III
N° 50. Agosto de 1926, año V
N° 56. Febrero de 1927 año V.
N° 94. Setiembre de 1932, año IX.