

EL FERROCARRIL DEL ZULIA EN LOS ANDES VENEZOLANOS (1896-1954).

Claudio Alberto Briceño Monzón*



El ferrocarril significó mucho más que un medio de transporte, su presencia alteró la geografía física, humana y política de los países que penetró.

RESUMEN: Este trabajo es sobre la conformación del ferrocarriles denominado del Zulia en la región andina de Venezuela, de finales del siglo XIX, como un factor esencial de comunicación para la producción agrícola, donde los trenes necesitaban de las patas de los animales, que comunicaban los paisajes interiores de difícil acceso, así mismo como el tráfico fluvial y lacustre, con lo cual se establecieron autenticas redes regionales de comunicación con el trinomio recuas-tren-vapor.

* Miembro del Grupo de Investigación sobre Historiografía de Venezuela, de la Universidad de Los Andes. Profesor del Departamento de Historia de América y Venezuela, de la Escuela de Historia, de la Facultad de Humanidades y Educación, de la U.L.A. Magíster en Historia de Venezuela por la Universidad Católica Andrés Bello. Correo electrónico: claumon@cantv.net; cabm@hotmail.com; y claudiob@ula.ve

INTRODUCCIÓN.-

Las guerras civiles que convulsionaron al territorio de Venezuela paralizaron numerosos proyectos de construcción de manera tal que, al finalizar la Guerra Federal (1859-1863), Venezuela presentaba la virtual ausencia de una infraestructura material necesaria para impulsar las bases de un desarrollo económico. El deterioro de las carreteras, caminos y puentes, el abandono de los puertos y principales vías fluviales, había generado un notable estancamiento, al cual hizo frente la política económica de Antonio Guzmán Blanco. El ascenso al poder de éste (1870), vino acompañado de una estrategia geopolítica que comprendía el máximo aprovechamiento de los recursos y la aplicación de una considerable inyección de capital nacional y foráneo en los diferentes sectores de la producción. Dentro de este marco estratégico, el fomento de las vías de comunicación terrestres y marítimas era fundamental.

En el último cuarto del siglo XIX, Guzmán Blanco, impulsó un amplio programa de modernización del país, y mediante una serie de concesiones otorgadas entre 1873 y 1892 a empresas alemanas e inglesas a las que se les garantizó un rendimiento anual del 7%, se desarrolló una red ferroviaria que comprendía el tramo Tutacas-Aroa-La Luz-Barquisimeto; el ferrocarril La Ceiba-Sabana de Mendoza-Motatán; el Ferrocarril de La Guaira a Puerto Cabello y el ferrocarril de La Vela a Coro.

La estrategia del gobierno de Guzmán Blanco se vio altamente favorecida por una sólida inversión de capital foráneo y nacional, inversión que encontró su punto máximo en la aplicación de la política ferroviaria que caracterizó a Venezuela en las últimas décadas del siglo XIX. En sólo 10 años contados entre 1883 y 1893 se logró una extensión de 1.000 km de vías ferroviarias; en estas inversiones se destacaban los capitales ingleses, alemanes, y franceses que cubrían las líneas de La Guaira-Caracas; Puerto Cabello a Valencia; el ferrocarril Bolívar; el ferrocarril Central de Venezuela, el Gran Ferrocarril de Venezuela y el ferrocarril de Carenero. El resto de las vías férreas era auspiciado por capital nacional.¹

La construcción de ferrocarriles en Venezuela, contribuyó a consolidar las características fundamentales de la economía agroexportadora venezolana hasta las tres primeras décadas de este siglo y, por lo demás, lejos de impulsar el desarrollo tal como se esperaba, no sólo provocó malestar entre las compañías constructoras y el Gobierno Nacional ocasionadas por el incumplimiento y rescisión de los contratos entre algunas de las partes, sino que también agravó aún más las tensiones en las relaciones internacionales de Venezuela, sobre todo con aquellas naciones de las cuales eran originarias esas empresas ferroviarias.

¹ Ver: María Elena González Deluca. **Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco**. Caracas: Comisión de Estudios de Postgrado, Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, 2001.

A finales del siglo XIX la expansión del cultivo cafetalero y otros rubros agrícolas, transformó algunos paisajes andinos venezolanos, en una economía agro-exportadora, cuyo impulso estimuló el requerimiento de una red de caminos hacia el sur del lago de Maracaibo y el desarrollo de vías fluvio lacustres hacia la ciudad de Maracaibo cuyo puerto tenía vinculación hacia el exterior. También ello conllevó a la construcción de vías férreas como fue el caso: del Ferrocarril de La Ceiba (que tenía un recorrido de 35 Km. desde Sabana Mendoza hasta La Ceiba de 1887), el Ferrocarril del Táchira (entre Encontrados-La Fría de 1894), y denominado Ferrocarril del Zulia (entre Santa Bárbara y El Vigía, con 60 Km. de longitud de 1896); estos ferrocarriles no unían directamente los centros productores con los puertos exportadores, teniendo que limitarse a cubrir trayectos intermedios y a depender de otros medios de transporte suplementarios, como la navegación en barcos de vapor, y la mula.

Por lo que pretendemos presentar las visiones de la zona Sur del Lago de Maracaibo, en el siglo XIX a través del estudio de las vías de comunicaciones, desde la desintegración regional del siglo XIX, el ferrocarril del Zulia, la creación de nuevos patrones de poblamiento en el siglo XX, finalizando con unas consideraciones finales.

1.-Desintegración regional del siglo XIX

En general, en el siglo XIX las vías de comunicación entre las diferentes regiones de Venezuela desmejoraron notablemente. Esta es una de las razones por las cuales Mérida comienza a perder presencia en el Sur del Lago, principalmente por la desaparición de caminos como el ya señalado de Gibraltar – Mérida, lo que trajo como consecuencia que los productores agrícolas de Mérida, y sus áreas de influencia, se vieran en la obligación de sacar su producción por el puerto Sur Lagunense de La Ceiba, que desde su fundación estuvo bajo el control y jurisdicción de la ciudad de Trujillo. La utilización del puerto de La Ceiba fue una necesidad, por la que los campesinos de Mérida y todas las áreas de influencia poblacional del interland andino meridiano, se organizaran y constituyeran juntas de caminos que desde 1830 hasta 1864 a través de La Diputación Provincial de Mérida, se encargó de estimular el desarrollo de dichas vías de comunicación, legislando sobre aspectos referentes a la construcción y mantenimiento de los caminos, a través de Ordenanzas, Acuerdos, Resoluciones y Decretos, sobre: la apertura de caminos, construcción de puentes, asignación de tierras baldías, fomento de la industria y el comercio, recaudación y distribución de impuestos.² Esto lo expone muy bien el Dr. Pedro Cunill Grau cuando expresa:

“...se analizarán los esfuerzos del poblamiento andino para asegurar sus comunicaciones hacia el sur del Lago de Maracaibo con el rosario de

² Ver: Tais Zerpa Semprúm. *La Diputación Provincial en Venezuela: Antecedentes, Creación Funcionarios y Atribuciones*. En: **En búsqueda de la historia: Memorias de las 1ras Jornadas de Investigación de la Escuela de Historia**. Mérida: Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, 1998, pp.417-421.

pequeños puertos lacustres y fluviales como La Ceiba, Puerto Escalante, Puerto Madera, Guamas y Puerto Táchira, todos ellos asentamientos andinos, a los que hay que agregar los establecimientos marabinos como Bobures, Santa Bárbara del Zulia, Santa María, Santa Rosa, Santa Cruz, San Carlos del Zulia y otros... ”³

En 1864 la construcción de obras públicas en el país pasó a estar a cargo del Ministerio de Fomento, que tenía una dirección de vías de comunicaciones y acueductos, que se encargó del desarrollo y construcción de caminos, hasta que en 1874 se crea el Ministerio de Obras Públicas en el periodo del Guzmanato, pasando entonces el fomento de las vías de comunicación a estar bajo la dirección de dicho Ministerio⁴ y las denominadas juntas de fomentos las cuales tuvieron florecimiento en el Estado Mérida de 1880 a 1890 como lo indica Zoraima Guédez:

“Aun cuando las juntas de fomento tuvieron vigencia desde 1864 en lo que respecta a Mérida se evidencia un auge entre las décadas de 1880 y 1890, durante este lapso todas las obras de utilidad pública y ornato caminos, calles, plazas, puentes, acueductos, hospitales, lazaretos, cárceles, casas municipales, etc., que se emprendieron en el Estado estaban a cargo de una junta de fomento nombrada por resolución ejecutiva para que administrara los trabajos.”⁵

Algo que es importante señalar sobre el desarrollo del poblamiento en la zona del Sur de Lago de Maracaibo, es el hecho de que las rutas de comunicación son causa y consecuencia del desarrollo de las actividades económicas y, por ende, de la prosperidad de los centros poblados. Las rutas y los asentamientos de poblaciones se dan y se expanden de manera paralela, por lo que es difícil separar ambos procesos. El crecimiento económico y el desarrollo de centros poblados andinos, como es el caso de Mérida, Mucuchíes, Timotes, Piñango, Santa Cruz de Mora, entre otros; tenía un factor importante para su incremento como lo fue las vías de comunicación al Sur del Lago de Maracaibo, su construcción, ampliación y mantenimiento; para dar salida a sus productos y a la vez proveerse de las mercancías procedentes de las comarcas vecinas y del exterior.

³ Pedro Cunill Grau. Cunill Grau. **Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX**. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República. Segunda Edición: Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela y Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad Central de Venezuela, 1999, Tomo 2, p. 1035.

⁴ El General Juan Crisóstomo Falcón crea el Ministerio de Fomento en 1864, el cual tiene entre sus funciones el desarrollo y progreso material de la nación. La edificación de las obras de infraestructura civil van a depender de este Ministerio hasta que Antonio Guzmán Blanco crea el Ministerio de Obras Públicas mediante decreto presidencial del 6 de junio de 1874. Ver: Eduardo Arcila Fariás. **MOP Centenario del Ministerio de Obras Públicas 1874-1974**. Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1974.

⁵ Zoraima Guédez. *Las Obras Públicas y las Juntas de Fomento en Mérida. Siglo XIX*. En: **En búsqueda de la historia: Memorias de las Iras Jornadas de Investigación de la Escuela de Historia**. Mérida: Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, 1998, p.368.

Las vías de comunicación que se extendieron desde las tierras merideñas hasta el Sur del Lago de Maracaibo, arterias importantes para el comercio, permitieron la evacuación de los productos desde los paisajes andinos de páramos hasta los sitios de intercambio, hacia los centros de consumo o a los mercados de exportación. Aunque es de tener presente que las vías de comunicación eran muy irregulares y en tiempos de lluvias se hacían prácticamente intransitables. Algunos caminos presentaban inconvenientes en su recorrido, dado el rumbo que tomaban eran infinitamente largos, y a veces atravesaban parajes deshabitados y puntos de difícil acceso, además de presentar pasos difíciles que se tornaban peligrosos en las tierras altas, y el tráfico era con frecuencia, interrumpido por las inundaciones de los ríos que atravesaban o que les servían de curso. Esta situación se repetía en la mayor parte de las vías merideñas a la región del Sur del Lago, lo que repercutía indudablemente en el desarrollo del comercio y la agricultura de las diversas localidades, los precios de los productos destinados al consumo interno y a la exportación se disminuían debido al retardo en el transporte y en consecuencia, ocasionaba el encarecimiento de los productos de consumo.

Esta preocupación fue expresada por la prensa regional de la época. El rotativo *El Comercial*, del 10 de abril de 1897, expresaba: “La vía al Sur del Lago de Maracaibo, atraviesa climas cálidos, terrenos regularmente poblados, ricas plantaciones y da salida a los productos del valle del Mocotíes ...Los caminos están expuestos en la serranía a los derrumbes del suelo y en la tierra llana a fuertes avenidas de los ríos durante las lluvias.”⁶

Todos los caminos iban a desembocar en un punto próximo al Lago por vía fluvial, a través de los ríos Escalante, Zulia, Catatumbo entre otros. Esto garantizaba, aunque con mucha lentitud, el intercambio de mercancías con Maracaibo, que era el principal receptor de la producción del occidente de Venezuela. Bien sea para fines de consumo interno o con carácter de exportación, la red lacustre no limitó las actividades productivas; la navegación del Sur del Lago de Maracaibo en el siglo XIX se hizo más intensa. El movimiento de embarcaciones menores había aumentado considerablemente, desde los ríos Catatumbo-Zulia, Escalante y Motatán en su tráfico comercial con las tierras de Pamplona, Mérida, San Cristóbal y La Grita.

En la relación de Mérida con los centros poblados Sur Laguense, el trinomio rutas-poblaciones-puertos, forjó la infraestructura de la red comercial en torno a las áreas que producían rubros agrícolas para la exportación, como es el caso de Gibraltar, Bobure, Santa María y San Antonio, entre otros.

A lo largo de la cordillera de Mérida, por la cuenca alta del río Chama, y en las costas del Sur del Lago de Maracaibo se fueron desarrollando centros poblados, quedando casi totalmente intacta la región de tierra llana más allá del pie de monte andino, espacio que no estuvo sometido a la acción creadora del hombre, manteniéndose el paisaje natural

⁶ *El Comercial*. Estudio sobre la apertura de un camino de Mérida al Lago de Maracaibo. Mérida 10 de abril de 1897.

representado en una zona de selva tropical lluviosa, quedando simplemente como un paisaje de recorrido, de paso de quienes realizaban el comercio entre las montañas y el litoral Sur Laguense, constituyéndose así en la vía de continuidad entre la vida comercial de Maracaibo y la agrícola de Mérida.

Esto fue expresado muy bien por el viajero alemán Christan Anton Göering⁷, al señalar:

“... Frente a San Carlos, también a orilla del río, está Santa Bárbara. Ambos pueblos son pequeños y las construcciones son chozas en su mayoría. La importancia de ellos para el comercio es apreciable, pues aquí se realiza el intercambio de los artículos y productos de esta zona. Los productos de la cordillera, sobre todo el café, llegan aquí en grandes caravanas de mulas para ser cargados en los barcos que esperan sobre el río y que los llevarán hasta Maracaibo. Y, al revés, los artículos que vienen de allá son transportados hacia el interior. Así, hay una gran vida y actividad en medio de la selva,... El miedo de los habitantes de las cordilleras a la región pantanosa [Sur Laguense] es grande y justificado, porque el cambio de clima –allá las alturas frescas y airadas, aquí el eterno calor de invernadero- es demasiado repentino.”⁸

El comercio del sur del Lago con Los Andes, tendrá una importancia geoestratégica e histórica en el marco del comercio internacional, ya que la subregión lacustre durante cuatro siglos fue la zona de contacto forzoso de los andes venezolanos con el resto del país y con el exterior. Así lo expresa Germán Cardozo:

“El circuito comercial del occidente de la actual Venezuela operaba a mediados del siglo XIX, al igual que en los tres siglos anteriores, sobre la base estructurante de un sistema de puertos lacustres y fluviales que servían de depósito y trasbordo entre las áreas productivas de los valles y piedemonte andinos y el puerto de Maracaibo.”⁹

⁷ Viajero alemán llegó a Venezuela por las costas de Carúpano el 30 de noviembre de 1866, se radicó en el país hasta 1874, ocho años en los que estuvo comisionado por la Sociedad Zoológica de Londres, con la finalidad de coleccionar especímenes animales para el Museo Británico. De este viaje surgió su libro **de las bajas tierras tropicales a las nieves perpetuas**, editado en Leipzig en 1893, teniendo como subtítulo *Venezuela, el más bello país del trópico*. Ver: Rafael Pineda. *Goering, Anton*. En: **Diccionario de Historia de Venezuela**. Caracas: Fundación Polar, 2da. ed., 1997, t.2, pp.507-508.

⁸ Christan Anton Goering. **Venezuela el más Bello País del Trópico: De las bajas tierras tropicales a las nieves perpetuas**. (Traducción del Alemán al Español: Verónica Jaffé y Nora López; Traducción del Español al Inglés: Julieta Fombona). Caracas: Playco Editores, 1999, p.45.

⁹ Germán, Cardozo Galué. **Maracaibo y ...** Maracaibo: Editorial de la Universidad del Zulia, Colección “Centenario de Luz” N°1, 1991, p.66

El análisis del circuito agroexportador marabino, al revelar sus estrechos nexos con Europa y los Estados Unidos de Norteamérica y las escasas relaciones de intercambio con el resto del país, expresan el modo de coexistencia de regiones económicamente autónomas, con el desarrollo de elites comerciales y financieras locales, donde se refleja la realidad de un país no integrado.

“Entre 1830 y 1860 los comerciantes, criollos y principalmente extranjeros, sentaron las bases de la consolidación o fraguado de la economía agroexportadora del occidente venezolano.”¹⁰

Siendo importante señalar que la región Sur Laguense al igual que muchas otras regiones del país durante el siglo XIX, fue utilizada como una zona de paisaje de recorrido, ya que los espacios llanos de estos horizontes territoriales estaban constituidos desde la época prehispánica, por tierras bajas formadas por selvas pluviales tropicales heterogéneas, propicias para el desarrollo de enfermedades endémicas como: paludismo, fiebre amarilla, cólera, entre otras. Para la Venezuela decimonónica su importancia como paisaje de intercambio de región a región, se hizo primordial por la intensificación de la producción agrícola, la cual estaba condicionada por la posibilidad de las comunicaciones a los centros de comercialización y distribución. Siendo relevante recalcar que muchos de los caminos de esta región en el siglo XIX, como consecuencia de la guerra de la Independencia tendieron a desaparecer y por su importancia como vía de intercambio, fueron reabiertos estos trayectos de recorrido por las Juntas de Caminos representadas en los propios campesinos y comerciantes de Mérida y su zona de influencia, es decir, la presencia merideña en el Sur del Lago siempre fue fundamental para su desarrollo de intercambio económico.¹¹

2. El Ferrocarril del Zulia

A finales del siglo XIX la expansión del cultivo cafetalero transformó algunos paisajes merideños¹² la economía en agro-exportadora, cuyo impulso estimuló el requerimiento de una red de caminos hacia el Sur del Lago de Maracaibo y el desarrollo de vías fluvio lacustres¹³ hacia la ciudad de Maracaibo cuyo puerto tenía vinculación hacia el exterior.

¹⁰ **Ibidem.** p.254

¹¹ La Diputación Provincial de Mérida, aprobó un conjunto de ordenanzas para mejorar las vías y caminos tan fundamentales al fomento de la economía y el bienestar general de la población. Las peticiones de los campesinos y comerciantes para mejorar los caminos se volvieron constantes, por lo que las autoridades locales a pesar de las limitaciones se interesaron en darles respuestas a las solicitudes, sobre todo las referidas al Sur del Lago de Maracaibo: Puerto Escalante, Santa María, y Gibraltar.

¹² Tovar, Santa Cruz de Mora, Bailadores, Zea, Mesa Bolívar, entre otros.

¹³ Las vías de agua eran la posibilidad más inmediata para un país escaso de caminos y de recursos para construirlos. La red fluvial venezolana no limitaría las actividades productivas a las inmediaciones de un surco acuático, pues casi todos comunicaban amplias zonas. Así como los ríos mayores y los lagos recogían

El ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía¹⁴, que fuera construido entre 1892 y 1896, denominado ferrocarril del Zulia, permitió poner en contacto y unir el piedemonte andino meridiano con el eje del Sur del Lago de Maracaibo. El Vigía fue la estación final del ferrocarril, construida el 23 de agosto de 1892, que se iniciaba en Santa Bárbara, puerto fluvial sobre el río Escalante.

Las vías de comunicación que integraba el ferrocarril del Vigía-Santa Bárbara, pronto unió los intereses económicos de los estados Mérida-Zulia, en la consolidación de un eje de comercialización y desarrollo emergente como centro de conexión entre las zonas de producción agrícolas andinas, los paisajes de recorrido del Sur del Lago, hacia el puerto de Maracaibo.

Una vez terminado el tramo Santa Bárbara – El Vigía, por la carencia de recursos y por los consecutivos desbordamientos del río Chama durante las estaciones de lluvia, ocurrieron innumerables daños a finales del siglo XIX, como los producidos en agosto de 1895, que provocó graves males y perjuicios en los distritos Colón del estado Zulia y Tovar del estado Mérida. Al salirse de su cauce el río Chama destruyó partes del tramo del ferrocarril y algunas de sus estaciones, causando daños a los centros poblados de los alrededores. A causa de las pérdidas producidas, la gobernación del estado Zulia, y su entonces gobernador Jesús Muñoz Tebar, decretó una resolución de nombrar una comisión para levantar un plano formal de los terrenos circunvecinos al El Vigía por donde pasa el río Chama en sus diversos cauces, y presentar un proyecto de un dique que lleve dicho río a su antiguo lecho, para evitar la destrucción nuevamente de la vía ferroviaria y de las poblaciones en torno a la misma¹⁵. La gobernación del estado Mérida y a la sazón su gobernador José Rivas Mundarain, brindó la colaboración para la realización del estudio para canalizar el río Chama entendiendo la importancia de la unión fronteriza de los

las aguas afluentes, también recibirían los frutos de las tierras que éstos bañaban. En 1852, fue el contrato suscrito entre la nación y el súbdito francés Alfonso Ride, para establecer una línea de vapores-correos que cubriera la ruta Ciudad Bolívar-Maracaibo; 1853, decreto del 1 de marzo concediendo licencia a Franklin G. Guillet para la navegación a vapor del lago de Maracaibo y sus tributarios; 1865, decreto permitiendo la libre navegación del río Orinoco y sus afluentes y los lagos de Valencia y Maracaibo a los buques de vapor con bandera extranjera destinados al comercio interior; 1874, autorización ejecutiva concedida a Francisco Fossi y Antonio Aranguren para establecer una línea de vapores en el lago de Maracaibo y los ríos Zulia y Catatumbo. Al finalizar el siglo XIX, seguía el transporte fluvial o lacustre representando el medio más utilizado para transportar la carga. Había una línea regular, la Orinoco Shipping & Trading Co., entre Ciudad Bolívar, Trinidad y La Guaira, que hacía escalas en los puertos intermedios y otra lacustre-fluvial en el lago de Maracaibo, la Translacustre. Ver: Matos Romero, Manuel. **El problema de la navegación venezolana y la economía nacional**. Maracaibo: Tip. El País, 1938.

¹⁴ Su denominación proviene de haber sido un puesto de vigilancia en el camino del lago de Maracaibo al valle del Chama.

¹⁵ Ver: **Gaceta Oficial**. Del Estado Los Andes. 2ª Época, Mérida, 5 de septiembre de 1895 N° 5. En: A.G.E.M. Fondos Publicaciones Oficiales.

Estados Los Andes y Zulia por medio de aquella vía férrea, de tal interés y de tan provechosos resultados para ambos estados.¹⁶

Este trazado ferroviario de 60 kilómetros de longitud, construido con capital francés; fue el único de la región andina que tuvo la garantía del Estado del 7% de interés anual sobre las inversiones realizadas. Si bien el ferrocarril mejoró las comunicaciones con Maracaibo, no transformó la vitalidad de Mérida pues no llegaba directamente a los centros de producción cafetalera, y a lo corto del trayecto se agregaba su funcionamiento irregular; las lluvias y las inundaciones destrozaban la vía y el recorrido se interrumpía.¹⁷ El ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía, permitió poner en contacto y unir el piedemonte andino merideño con el eje del Sur del Lago de Maracaibo. Los trenes necesitaban de las patas de los animales, que comunicaban los paisajes interiores de difícil acceso, así mismo como el tráfico fluvial y lacustre, con lo cual se establecieron auténticas redes regionales de comunicación con el trinomio recuas-tren-vapor.

El ferrocarril de Santa Bárbara-El Vigía denominado el ferrocarril del Zulia; fue muy criticado por el rotativo *El Comercial*¹⁸ donde se exponía que esta línea férrea duraba mas de mes y medio sin funcionar¹⁹, por las lluvias y la inundación del río Chama que destruían gran parte de las vías²⁰, igualmente en este periódico de los comerciantes de Mérida, se realizaron reportajes donde se reprochaba sobre este ferrocarril: los puentes, la velocidad del tren, los movimientos de tierras (las inundaciones que se verificaban

¹⁶ “Obtenida la anuencia y beneplácito del Gobierno de ese Estado para practicar algunos estudios y trabajos de exploración en territorio de Los Andes, con el propósito de levantar un plano formal de los terrenos circunvecinos a El Vigía, por donde pasa hoy el río Chama en sus diversos cauces, y presentar el proyecto de un dique que lleve dicho río a su antiguo lecho, para evitar la ruina de una empresa ferroviaria interesante y de poblaciones de no escasa importancia, una Comisión científica nombrada por este Gobierno, de conformidad con la resolución de 1º de agosto último, oficio de la misma fecha, llevó a efecto aquella exploración y estudio... La unión inmediata de los Estados Los Andes y Zulia por medio de aquella vía férrea, es de tal interés de tan provechosos resultados para ambos, que es inoficioso hacer hincapié en ella; y así, no tiene otro objeto esta nota que hacerle a usted la participación de que el Zulia... resuelto la construcción del dique en el río Chama, en la misma forma y términos que proponen los Ingenieros, a quienes se le encargo el estudio de la obra, y para acometerla el Zulia no puede menos que contar en primer término con la valiosísima cooperación del Gobierno que usted dignamente preside, con la del Ejecutivo Nacional, con la de la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos, empresarios de la referida línea, y con el gremio agricultor del Distrito Colón.” **Gaceta Oficial** Del Estado Los Andes. 2ª Época, Mérida, 10 de octubre de 1895 N° 10. En: A.G.E.M. Fondos Publicaciones Oficiales.

¹⁷ Ver: Murguey Gutierrez, José. **Construcción, Ocaso y Desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela. La Tercera Parte es sobre la construcción de vías férreas en los andes venezolanos; el capítulo 2 trata de los caminos de Mérida al Lago de Maracaibo.** Mérida: Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, Vicerrectorado Académico, Facultad de Humanidades, 1997.

¹⁸ **El Comercial**, es un rotativo que apareció en Mérida-Venezuela en la última década del siglo XIX y tenía el objetivo “...de que el comercio tuviera un órgano en esta localidad, y tratar todos los asuntos de verdadero interés para estas poblaciones, que por desgracia marchan con paso lento en el camino del progreso...” **El Comercial**. Mérida 25 de agosto de 1895.

¹⁹ **El Comercial**. *Ferrocarril del Zulia*. Mérida 25 de noviembre de 1894.

²⁰ **El Comercial**. *Ferrocarril del Zulia*. Mérida 10 de diciembre de 1894.

mensualmente y la naturaleza de los terrenos), los depósitos de agua, las estaciones.²¹ Entre la opinión que se tenía de esta vía férrea era la siguiente:

“...¿y será económico un Ferrocarril cuyo costo es de 300 mil bolívares por kilómetro, y que grava las rentas de una Nación en un 7p8 sobre el capital? Será económico un Ferrocarril que casi nada produce, ni siquiera para reparar los desperfectos que sufra, y esto debido a su malísima administración? Será económico un Ferrocarril tan ruinoso para el público y para el comercio que le confía sus intereses, y que en vez de hacer más módico el precio de transporte impone una tarifa escandalosa, el doble de lo que sin Ferrocarril se pagaba? Si, es un progreso, pero perjudicial para todos...

El argumento lluvias torrenciales, no es de mucho peso, porque si bien es cierto, nuestras vírgenes montañas de terrenos tan cenagosos, azotados por nuestros torrenciales inviernos, están expuestos a constantes inundaciones, también lo es, que debe tenerse eso en cuenta para hacer trabajos que impidan que el piso de las vías férreas sean inundado, pero trabajos sólido, no como los que se han hecho en el Ferrocarril del Zulia, y de los cuales tal vez no tiene conocimiento el Dr. Andrade, como son: querer detener las corriente impetuosas del Chama, con DIQUES, de hojas de PALMA y estacas de BAIZO.

No queremos hacer mala aquella línea, porque sufra perturbaciones, sino porque la vía es en efecto mala, pésima; y no son directamente las torrenciales lluvias, sino las aguas del Chama las que destruyen la línea constantemente; y, para evitar ese mal, se ha tenido el capricho de no hacer trabajo serio alguno, como lo pueden atestiguar multitud de personas. En una palabra, con lluvias o no, con inundaciones o terremotos o sin ellos, ese Ferrocarril, jamás ha funcionado regularmente.

No sucede lo mismo con las líneas férreas de la Guaira, Puerto Cabello, la Ceiba, ni con la misma de Cúcuta; sufren perturbaciones, pero muy luego siguen funcionando con regularidad.

Como creemos que los Ferrocarriles están destinados a acortar las distancias, haciendo más rápida la comunicación de unos pueblos a otros,

²¹ En dos artículos de **El Comercial**, de fecha 10 y 25 de enero de 1895, se describe con detalle el mal estado de las estaciones del ferrocarril del Zulia, desde el Edificio de la Estación Santa Bárbara que según era la única que se podía llamar estación, la Estación de Caño Padre que era un rancho de pajizo, la Estación Los Cañitos en el límite entre los Estados Mérida y Zulia, y la Estación de El Vigía que según el rotativo “esta la Estación más importante de la línea puesto que en ella se depositan, digámoslo así, los intereses del comercio, y sin embargo, ese edificio, si así puede llamarse lo constituye un Caney de palma, cercado (decimos cercado porque sus paredes son de madera clavados unos y medio amarrados otros), que no presenta seguridad alguna. Hay allí otro pequeño edificio Techado de zinc, que sirve de oficina y morada al Jefe de Estación, y un cuarto a cuya entrada se lee: Oficina Telegráfica. (Oficina Telegráfica de un telégrafo que no existe)” **El Comercial. Ferrocarril del Zulia: Nuestra Replica.** Mérida 10 de enero de 1895.

disentimos de que estén expuesto a diarias interrupciones como lo esta el del Zulia, pues para Ferrocarriles de esa especie, nos conformamos con nuestros malísimos caminos de recuas.”²²

Siendo muy corto su recorrido y muy altos los costos de su construcción y mantenimiento, que no permitió uno de los objetivos de su edificación que era abaratar los fletes. A pesar de ello, el ferrocarril incrementó el transporte de carga y pasajeros, y esta vía férrea como el Ferrocarril de La Ceiba (que tenía un recorrido de 35 Km. desde Sabana Mendoza hasta La Ceiba de 1887) y el Ferrocarril del Táchira (entre Encontrados-La Fría de 1894); no unían directamente los centros productores con el puerto exportador, teniendo que limitarse a cubrir un trayecto intermedio y a depender de otros medios de transporte suplementarios, como la navegación en barcos de vapor, y la mula. Siendo las recuas el complemento indispensable del ferrocarril en la región andina, promoviéndose el establecimiento de servicios de mulas entre los centros productores y las estaciones, dependiendo el volumen del tráfico ferrocarrilero de la existencia de suficientes animales.

En fin, el desarrollo de la producción cafetalera andina conjuntamente con la construcción del ferrocarril del Zulia, repercutió favorablemente en el Sur del Lago de Maracaibo, ya que la circulación de mercancías a través de sus cauces fluviales y costas lacustres, durante el siglo XIX, reactivó el dinamismo demográfico de esta región, al reanimar el desarrollo de los principales centros poblacionales como: Santa Bárbara del Zulia, Encontrados, El Vigía, La Fría, entre otros.

3.- Creación de nuevos patrones de poblamiento en el siglo XX

En Venezuela el siglo XX se caracteriza por el crecimiento de las densidades de población, alcanzando con 3.364.347 habitantes en 1936 una densidad de 3,8 h/km²; seguía siendo una población mayoritariamente rural, más de un 77% del total del país, agobiada por enfermedades endémicas, epidemias, paludismo y carencias alimenticias. Los espacios de poblamiento rural se incrementaron por la roturación de tierras nuevas, como se constata en el avance de las superficies consagradas a la caficultura, en particular en las tierras andinas y regiones del litoral central hasta los comienzos de la década de 1930; produciéndose ulteriormente estancamiento y luego contracción de estos establecimientos de haciendas y fincas cafetaleras. Una gran parte de esta población, acompañada por campesinos de otros sectores, como cacaoteros y conuqueros, se iría trasladando a centros urbanos y campamentos petroleros.

La disminución de las cosechas de café, la principal carga del ferrocarril de Santa Bárbara – El Vigía, y la competencia de la carretera Trasandina creada en 1923, hicieron que el ferrocarril fuera perdiendo su importancia como medio de transporte. La Trasandina

²² **El Comercial.** *Ferrocarril del Zulia: Nuestra Replica.* Mérida 25 de enero de 1895.

unía los paisajes del centro de Venezuela (Caracas, Valencia, Maracay, San Carlos) con las zonas andinas (Trujillo, Mérida, San Cristóbal, San Antonio del Táchira). Para la época la principal y más moderna carretera del país. La Trasandina hizo posible que el estado Mérida mejorara las comunicaciones con el centro del país y con los otros estados andinos, y que se difundiera el vehículo como medio de transporte de pasajeros y de carga. Desde el estado Trujillo, la Trasandina entra al Estado Mérida pasando por Timotes, Mucuchíes, Mucurubá, Tabay, Mérida, Ejido, Lagunillas, Estanques, Santa Cruz de Mora, Tovar, Bailadores, y sigue hacia La Grita, en el Táchira, terminando la vía en el Puente Internacional Simón Bolívar, construido sobre el río Táchira, frontera con Colombia²³.

Con la llegada del siglo XX, se inicia un proceso de cambios en los paisajes del territorio venezolano. Con el avènement del denominado período petrolero, se inicia en el país una política de saneamiento ambiental que permitió la ampliación de las fronteras agrícolas y poblacionales, siendo este hecho muy importante en los cambios paisajísticos del Sur del Lago de Maracaibo.²⁴ La explotación petrolera a gran escala incentivó, a partir de 1922, grandes cambios espaciales, al iniciarse un poblamiento expresado en el dualismo entre el paisaje urbano petrolero y los paisajes rurales. Al concluir el *gomecismo*, se desencadenaron mayores migraciones internas de campesinos hacia las principales ciudades, para avanzar más tarde hacia los centros favorecidos por mejores condiciones de trabajo: Caracas, Valencia, Maracaibo y nuevos núcleos petroleros.

En 1936 se inicia la lucha contra el paludismo que azotaba gran parte del país, esta tarea sanitaria constituyó un verdadero desarrollo del territorio nacional, al crear la oportunidad para emprender actividades agrícolas y pecuarias, en zonas que anteriormente estaban totalmente marginadas del desarrollo poblacional, como era el caso del espacio territorial existente entre la costa del Sur del Lago de Maracaibo y el piedemonte Andino; lo cual determinó el desarrollo de esta región ante la economía nacional. El saneamiento de la región eliminó el principal obstáculo para el poblamiento, en consecuencia, la existencia de suelos fértiles atrajo la ocupación del espacio por el hombre, abriéndose una nueva brecha para la ocupación de un hábitat que se convertiría en una de las zonas más productivas del país.

Desde 1945, con el éxito alcanzado por la campaña antimalárica se lograron cambios demográficos radicales. Así, en 1950, Venezuela alcanzó una población de 5.034.838 hab. con una densidad de 5,6 h/Km². En el total nacional, el porcentaje de población rural disminuyó al 52,1%. La explotación a gran escala de los recursos petrolíferos de la cuenca del Lago de Maracaibo y de los llanos orientales, estimuló el surgimiento y transformación de múltiples pueblos y ciudades. Los logros de la campaña antimalárica dieron como resultado, que en regiones fértiles pero subpobladas debido a la

²³ Ver: Valery S., Rafael. **Los caminos de Venezuela**. Caracas: Cuadernos Lagoven, 1978.

²⁴ Ver: Luis Ballenilla. **Auge, Declinación y Porvenir del Petróleo en Venezuela**. Caracas: Monte Ávila Editores, 1975.

malaria, florecieron al ser esta erradicada y se convirtieron en focos de atracción para las migraciones interiores, que antes se habían encaminado hacia áreas menos infectadas, como se registra en muchos lugares de los llanos y oriente.

En 1954 deja de funcionar el ferrocarril Santa Bárbara – El Vigía, como resultado de la construcción desde 1952 de la carretera Panamericana. Inaugurada en 1955, fue uno de los cambios más importantes en la red vial del Estado Mérida desde la apertura de la Trasandina, favoreciendo las comunicaciones con los otros estados andinos, el Zulia y el centro del país. La Panamericana dinamiza la incorporación de las tierras bajas del Estado Mérida al Sur del Lago de Maracaibo, cuyo principal centro económico y nudo de comunicaciones ha sido El Vigía.

Todo esto trajo como consecuencia que entre 1955 y 1960 se hicieran deforestaciones de las selvas pluviales tropicales heterogéneas, lo que originó que estas tierras que fueron utilizadas desde el período colonial y durante el siglo XIX como paisajes de recorrido tuviesen una nueva valoración, ya que se conformaron como una de las tierras más productivas no solamente de Venezuela sino también de América del Sur. Al respecto:

“...la carretera Panamericana, bordeando el piedemonte andino-lacustre, construida entre 1952-55, más la troncal Barinas – La Pedrera – San Cristóbal 1964-66 ... influye decisivamente en la estructuración de la red de asentamientos de la región, una vez que la economía petrolera, reemplaza al ciclo agrario y se establece el predominio de las actividades de comercio y los servicios. En este orden de ideas, la red de asentamientos de raíz colonial y la red cafetalera, reforzada la primera y consolidada la segunda por el cultivo, comercialización y transporte del café, da paso al predominio de los centros urbanos dependientes ahora de las actividades administrativas, comerciales y de servicios.”²⁵

Las regiones adyacentes a la Carretera Panamericana, situadas al norte del Estado Mérida, y en general toda la cuenca sur del Lago de Maracaibo, ofrece una fisonomía típica con el movimiento migratorio que atrae desde Los Andes, transformando a esta región en una de las más características de toda Venezuela.

La causa de estas migraciones se encuentra en el desajuste entre el hombre y el medio, y en el hecho de que los Estados Andinos que tienen más del 16% de la población total de Venezuela, no ocupan sino una superficie poco mayor al 3% del total de la superficie del país. Este hecho demográfico se agrava si se considera que más de la mitad de la extensión de las tierras andinas dejan de emplearse económicamente debido a lo

²⁵ Leonel Vivas. **Los Andes Venezolanos**. Caracas: Academia Nacional de La Historia, Universidad de Los Andes, Corporación Merideña de Turismo, Gobernación del Estado Mérida, Corporación de Los Andes, 1992, pp.163-164

erosionado de algunos terrenos, al cansancio de las tierras por las continuas quemadas, y al paulatino desalojo que van sufriendo las zonas de mayor altitud.

La existencia de la Carretera Panamericana ha traído migraciones constantes que cubren sus márgenes. Además, como no existen caminos de penetración interna, por ejemplo en las laderas andinas, los agricultores prefieren radicarse al borde de esta carretera a los fines de mercadear con sus productos.

Entre las causas sociales de este aumento poblacional podemos hablar de las migraciones, las cuales tienen un aspecto económico y otro social; es la inquietud de buscar nuevas zonas de expansión vital que viene siendo la nueva juventud andina. Esto lleva a la nueva generación a tratar de buscar mejores perspectivas en las tierras de menor altitud, y a situarse en los piedemontes andinos. Las migraciones provenientes de Los Andes han presionado los conglomerados humanos que ya estaban situados en los piedemontes.

Por lo que podemos anotar, que el desarrollo de las actividades agrícolas y pecuarias en el Sur del Lago de Maracaibo, tuvo lugar gracias al proceso de saneamiento ambiental iniciado en esta región a finales del siglo XIX e inicios del XX, lo que permitió el avance de la frontera del poblamiento y el auge de actividades productivas, en tierras que en base a su deforestación, se transformaron en unas de las más ricas del país, sobre todo para el desarrollo de actividades agrícolas y pecuarias.

Igualmente el auge de la carretera rompe la organización portuaria fluvio-lacustre desarrollada desde el período colonial, marcando la desaparición de los ferrocarriles y vapores, pasando a ser las vías calzadas, las que en sus áreas cercanas estimularían los procesos de poblamiento, como es el caso de la Carretera Panamericana.

4. Consideraciones finales

La explotación petrolera y la expansión que comenzó a experimentar la economía venezolana, a partir de las primeras décadas del siglo XX, favoreció los planes de construcción de carreteras que impulsaba el Gobierno de Juan Vicente Gómez, y estimuló el creciente uso del vehículo automotor en Venezuela.

Los ferrocarriles que pudieron obtener mejor provecho de esta expansión, paradójicamente por las particularidades con las cuales fueron construidos y operaban en Venezuela, no lograron alcanzar esos beneficios y erigirse como el modelo de transporte más cónsono con el crecimiento del país, al contrario, con el correr de los años progresivamente fueron arrojando balances negativos en su tráfico y explotación. Los administradores de estas empresas acostumbrados al monopolio del transporte, casi único en Venezuela, no supieron enfrentar la competencia que significaba la presencia de un medio de locomoción más flexible y moderno como lo representaba el automóvil.

Las vías férreas entraron en desuso y arrastrando grandes pérdidas pasaron a ser propiedad de la Nación, que los adquirió a través de negociaciones directas con sus antiguos propietarios o los representantes de éstos en el país, o simplemente, por diversas causas, algunos fueron expropiados y pasaron a ser administrados por el Estado.

Los ferrocarriles, pese a los programas de reactivación y de rehabilitación implementados, por los gobernantes nacionales, la creación de un instituto autónomo para su administración y fomento, la inyección de recursos, fueron desapareciendo como modelo de transporte en el país.

Con la llegada del ferrocarril los centros poblados de Santa Bárbara del Zulia a orillas del río Escalante, y El Vigía ribereña al río Chama, que eran pequeños núcleos poblacionales con muy pocos habitantes, se transformaron demográficamente en caseríos que comienzan a tener representación y participación en la economía nacional y a adquirir importancia y a poblarse más y más, llegándole gentes, tanto de las partes altas como de las partes bajas, y del vecino país Colombia. El Ferrocarril cubrió toda una época en la historia de Santa Bárbara – El Vigía que va desde su desarrollo y construcción, hasta los años en que se comienza a construir la carretera Panamericana en 1953. Para 1954 se construye el *Coloso del Sur del Lago*, el puente Chama, el cual unirá a El Vigía con la Panamericana, convirtiéndose en el principal nudo carretero del País²⁶. Este puente se convierte en su época en el más largo (630 m) construido hasta entonces en Venezuela. El ferrocarril fue abandonado y desaparecido definitivamente en el año de 1954.

La estructuración y desarrollo inicial de la población de estos dos centros poblados fue un hecho motivado por la construcción y funcionamiento del Ferrocarril del Zulia. El Ferrocarril dio origen al poblamiento de la pequeña aldea de El Vigía²⁷, la cual se organizó como una estación terminal en el kilómetro 60 de la vida férrea; y del puerto fluvio – lacustre de Santa Bárbara del Zulia.

El Ferrocarril Santa Bárbara - El Vigía unió el Estado Mérida con El Estado Zulia, facilitó e incrementó el transporte de mercancía y productos agrícolas de la Región Andina hacia los principales puertos de embarque, y fue junto con los caminos de recuas, el principal medio de comunicación y transporte que tuvo la zona Sur del Lago de Maracaibo a finales del siglo XIX y durante los primeros cincuenta años del siglo XX. De esa manera, El Ferrocarril Santa Bárbara El Vigía, contribuyó al desarrollo e importancia, de esa

²⁶ Ocho meses después de la inauguración del puente sobre el Río Chama, El Vigía es elevado a Municipio el 27 de Julio de 1955. Surge el Municipio Alberto Adriani perteneciente al Distrito Tovar y llamado con ese nombre en honor del talentoso profesional venezolano, en Economía nacido en Zea el 14 de junio 1898; y muerto prematuramente en hora lamentable para Venezuela el 10 de Agosto de 1936.

²⁷ La aldea de El Vigía se originó a finales del siglo XIX, sobre antiguos terrenos del Fundo El Vigía que fue invadido a raíz de la construcción del Ferrocarril Santa Bárbara - El Vigía, fomentándose en ese sitio la construcción de pequeñas viviendas donde se establecieron los primeros habitantes que poblaron esa aldea

población al estimular su movimiento comercial, facilitando el transporte de los productos merideños.

El Vigía se convirtió en un importante centro comercial de almacenamiento, trasbordo y venta de productos agrícolas y mercancías de importación. En 1930, aquella actividad fue estimulada por la construcción del ramal carretero El Vigía - La Victoria - Lagunillas, que unió El Vigía con la Gran carretera de los Andes, construida en 1925. Posteriormente, a partir de 1954, la carretera panamericana, constituye el factor decisivo para su desarrollo económico y demográfico. Esa vía integró totalmente la Zona Sur del Lago de Maracaibo y, dio lugar a nuevos asentamientos agropecuarios que, a su vez originaron nuevas actividades económicas, tales como las industrias que se establecieron en la ciudad de El Vigía.

En si el Sur del Lago de Maracaibo se ha desarrollado desde 1960 como una de las zonas de impulso agrícola y ganadero mas importantes de Venezuela, donde se han acrecentado centros poblados, que por el lado del Estado Zulia se encuentran centralizados en Santa Bárbara del Zulia, y del lado del Estado Mérida en el centro nodal de El Vigía.