

Ferrocarril del Zulia: Factor de unión entre el Piedemonte Andino y el Sur del Lago de Maracaibo *

Ovelimar Martínez**

Resumen

Este artículo tiene como objetivo principal indagar las condiciones generales y particulares que hicieron posible la construcción del Ferrocarril de Santa Bárbara El Vigía, desde su origen y desarrollo hasta su ocaso y desaparición. Así como el papel que jugó en la proyección de centros poblados como Santa Bárbara y El Vigía de gran influencia económica en la zona Sur del Lago de Maracaibo. Dicha investigación se desarrolla en el marco de la historia regional; y las fuentes consultadas fueron la Colección de Gacetas Oficiales de Venezuela, la prensa de los estados Mérida y Zulia ubicada en la Biblioteca Nacional Biblioteca Febres Cordero, las Memorias del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Fomento.

Palabras Clave: Ferrocarril del Zulia, Vías de Comunicación, El Vigía, Santa Bárbara.

Abstract

This article has its chief objective is to inquire into the general conditions and particularities that made possible the construction of Santa Barbara Railway. The Vigía, since its origin and development until its decline and disappearance. As soon as, the importance that had. In the projection of built-up areas are so, El Vigía and Santa Barbara, of great economic influence in the south zone of Maracaibo Lake. This investigation is developed in the setting of the regional history; and sources. Consultant were: the official gazette of Venezuela, The press of the states Mérida and Zulia situated in the National Library Bibliotheca Febres Lamb, The Memories of the Ministry of Works publish and of the Ministry of Fomento.

Key words: Ferrocarril of the Zulia, Vias of Communication. El Vigía, Santa Bárbara.

* Este trabajo fue terminado en octubre de 2007, entregado para su evaluación en marzo de 2008 y aprobado en junio de ese mismo año.

** Licenciada en Historia por la Universidad de Los Andes (2007). Estudiante del Programa de Profesionalización Docente de la ULA.

1. Introducción

La necesidad que tenían los pobladores merideños de trasladar productos agrícolas y recibir mercancías por los puertos del Sur del Lago de Maracaibo a finales del siglo XIX, motivó la construcción y utilización de los caminos de recuas hasta estas regiones. Sin embargo, estos presentaron una serie de obstáculos que dificultaba su recorrido, y en ocasiones la desaparición de los mismos. Todo ello trajo como consecuencia que los habitantes de la cuenca alta del río Chama y del Mocotíes se plantearan la construcción de una línea férrea. El primer intento de proyectar un ferrocarril desde Mérida hacia los puertos surlaguenses, fue trazado desde la población de Santa Elena de Arenales a orillas del Lago hasta la ciudad de Mérida en 1879, dicho plan no prosperó por las malas condiciones de este camino, sumado a la poca navegabilidad que ofrecía el río Capaz.

Luego de seguidos intentos, en su mayoría fallidos, se inicia la construcción del Ferrocarril del Zulia bajo el patrocinio de la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos en 1889, dicha construcción se haría en dos tramos, una desde Santa Bárbara a El Vigía, y otra desde esta población hasta la ciudad de Mérida. La construcción de la primera fase fue entre 1889 y 1893, quedando sin ejecución el tramo hasta Mérida por las condiciones geográficas que presentaban los paisajes andinos merideños, lo cual no permitió su edificación.

2. Inauguración del camino de hierro

Para el 1 de mayo de 1893 se llevó a cabo la inauguración de este ferrocarril, acto que se realizó en la población de Santa Bárbara del Zulia, según lo hace constar el *Acta de inauguración del ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía*. Es pertinente aclarar que la Compañía Francesa encargada de construir esta vía de comunicación, tropezó con numerosas dificultades tanto en su construcción como en su posterior funcionamiento, ya que desde sus inicios estuvo condicionado a los obstáculos que presentaban las constantes crecidas del río Chama, el cual tenía un brazo de su cauce que se extendía hasta el Lago de Maracaibo llamado originalmente “Madre Vieja del Chama”,¹ que amenazaba constantemente la línea² y que fue uno de los grandes

inconvenientes para que la línea llevara por buen camino el traslado de los productos andinos, desde El Vigía hasta Santa Bárbara y viceversa.

Una vez terminando el tramo Santa Bárbara a El Vigía, debido a la carencia de recursos y a 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 por la cual designaba una comisión para levantar un plano formal de los terrenos circunvecinos a El Vigía por donde pasa el río Chama en sus diversos cauces, y presentar un proyecto de un dique que llevase dicho río a su antiguo lecho, para así evitar la destrucción nuevamente de la vía ferroviaria y de las poblaciones en torno a la misma.³ La gobernación del Estado Mérida y su gobernador José Rivas Mundaraín, brindó la colaboración para la realización del estudio de canalizar el río Chama, entendiendo la importancia de la unión fronteriza de los estados Los Andes y Zulia por medio de aquella vía férrea, de tal interés y tan provechosos resultados para ambos estados;⁴ pues que si observamos detalladamente, las vías de comunicación que integraba el ferrocarril de El Vigía a Santa Bárbara, pronto vinieron a unir los intereses económicos de dichas entidades, en la consolidación de un eje de comercialización y desarrollo como centro de conexión entre las zonas de producción agrícolas andinas, y los paisajes de recorrido del Sur del Lago, hacia el puerto de Maracaibo.

Posteriormente se presentó un nuevo fenómeno natural que afectaría gravemente a la línea del ferrocarril, como fue el terremoto ocurrido el 28 de abril de 1894, el cual dejó daños en ciertas partes de la vía como: desviaciones, rupturas y cortes, igualmente muchos árboles habían caído sobre la línea. De acuerdo a las anotaciones hechas por Orlando Carvajal, este movimiento sísmico afectó a gran parte de las

edificaciones ubicadas en los terrenos de Caño Padre, Los Cañitos y Caño Negro, unas de las estaciones del ferrocarril; igualmente en El Vigía se estimaron daños como deterioro en las paredes de las oficinas y fallas en el suelo, que impedía abrir las puertas de los depósitos que servían de almacenamiento a las cargas.⁵

3. Opositores al camino de hierro

Este ferrocarril puesto ya al servicio de las necesidades que tenían diversos grupos de comerciantes, tanto merideños como zulianos, quienes requerían un transporte más expedito que asegurara el traslado de sus mercancías entre los dos estados, fue muy criticado por el periódico *El Comercial*⁶ donde se exponía que esta línea férrea duraba más de mes y medio sin funcionar,⁷ por las lluvias y la inundación del río Chama que destruía gran parte de las vías. Igualmente en este periódico de los comerciantes de Mérida, se realizaron reportajes precisos donde se quería demostrar que tal línea prestaba un mal servicio. Así mismo, se expusieron críticas dirigidas al mal estado en que se hallaban las estaciones que conformaban dicha línea férrea, haciéndose una descripción bien detallada de las mismas. Tanto era el malestar que sentían estos productores y comerciantes acerca del mal estado en que se encontraba la línea, y por consiguiente las pérdidas que sufría el tráfico comercial, que acusaban directamente como el principal culpable de sus infortunios a la empresa del ferrocarril, quien no hacía nada por reparar y mantener en buenas condiciones esta vía.

Aparte de la oposición que había en torno al ferrocarril por su mal funcionamiento, también se agregaba el impacto que este nuevo medio de transporte tuvo en el empleo de las recuas, ya que este sistema venía siendo el único y más utilizado medio de trasladar los productos agrícolas a los puertos más cercanos de los centros productores. Ahora los arrieros compartirían el traslado de las cargas con la locomotora, teniendo ésta mayor capacidad de peso que las recuas; cambio que introducía la tecnología en espacios donde los grupos sociales estaban adaptados al antiguo modelo de trasladar las mercancías a lomo de mula, lo cual inducía a revelar modos de pensar diferentes, desde

entusiasmarse por la llegada de un nuevo medio de transporte hasta ir en contra de él.

Al mismo tiempo la compañía francesa fue acusada por no velar y cuidar las mercancías que introducían los comerciantes en dicho tren, ya que se tenían pésimas noticias del modo como se trasladaban los productos y la suerte que corrían en el transcurso del recorrido hasta llegar al puerto de embarque:

...los empleados del ferrocarril nada decían, ni aun cuando se les había llamado la atención por objetos perdidos en el trayecto de la línea que estaban a su cargo y por el cambio de frutos como sustituir con maíz el café de los sacos...operación hecha en los wagones durante el viaje...⁸

Con tan graves acusaciones hechas por los habitantes de Mérida sobre el funcionamiento del ferrocarril durante la administración de la Compañía Francesa, es de suponer que durante su puesta en servicio al comercio de las poblaciones merideñas, este sistema de transporte no alcanzó las expectativas esperadas, ya que se buscaba desde un principio el mejoramiento de las vías de comunicación hacia la zona del Sur del Lago de Maracaibo.

La Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos decide, en 1899, abandonar parcialmente el usufructo del ferrocarril, ya que no había sido posible enfrentar las crecidas del río Chama, ni tampoco pudo reparar las condiciones en que se encontraban los terrenos por donde se había construido la vía, lo que ocasionaba grandes destrozos a la infraestructura del ferrocarril y por consiguiente generaba grandiosas pérdidas a la compañía y a todo el comercio y producción de la región. A ello se sumaban las constantes acusaciones y enfrentamientos que le hacían los comerciantes de la zona andina a través de la prensa local por su mala administración, lo cual afectaba directamente el regular contacto que mantenía con las demás localidades que hacían uso de la vía férrea. También se debe señalar lo improductivo y costoso⁹ que fue su desarrollo, ya que la mayor parte en que estuvo en buenas condiciones, permaneció paralizado casi permanentemente al tráfico comercial andino-zuliano.¹⁰

Para 1902 se hacía sentir el descontento que tenían algunos de los comerciantes de Mérida, en especial los de la ciudad de Tovar, por la paralización y abandono en que estaba sumergida la línea férrea, lo cual era expresado a través del periódico *La Hoja*. Esta vez con justificadas razones ya que la suspensión de la vía férrea afectaba directamente las transacciones comerciales con el puerto de Maracaibo. De lo expuesto por estos productores se señala lo siguiente:

Hoy podemos decir, ...no tenemos, en absoluto vía alguna con nuestro Puerto de Maracaibo...carecemos de una vía sólida y estable, que asegure el cambio, la normalidad en las transacciones y la celeridad de los transportes...desde que la Compañía de Ferrocarriles Franceses abandonó sus 60 kilómetros...han sido muchos los perjuicios para el Comercio de Tovar [en especial] y de Mérida, que sufren del mismo mal,...estos están hoy hondamente perjudicados: el crédito se suspende, las transacciones se paralizan, como están; y todo, sin culpa del comercio ni del productor.¹¹

Desde entonces la vía férrea quedaría paralizada por completo, sumergida en un total descuido de sus instalaciones, lo cual conllevaría a su pronto deterioro. Esto fue afirmado años después cuando en 1903, según informe hecho por el ingeniero Eliodoro Ocano, funcionario del Ministerio de Obras Públicas y designado por el Gobierno Nacional, afirmaba que la línea se encontraba en un lamentable abandono.

Ya para 1905, la Compañía Francesa queriendo solventar el grave problema en que se encontraba el servicio del ferrocarril, siendo directamente responsable ésta de lo ocurrido y además, observando el mal estado en que se encontraba la línea férrea, toma la inesperada decisión de celebrar un contrato con Domingo Patrizzi, transfiriéndole en arrendamiento por espacio de cinco años el goce de sus bienes del ferrocarril del Zulia, con el propósito de que éste se encargara de restablecer la vía y de esta manera asegurar la explotación ferroviaria en Venezuela.

Es evidente que dicho contrato no fue del agrado del Gobierno Nacional, ya que la compañía actuaba sin el consentimiento de las

autoridades nacionales, y para tal fin se designó al Procurador General de la Nación para que demandara ante la Corte Federal de Casación a la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos, por incumplimiento del contrato. Dicho funcionario se encargaría seguidamente de efectuar la expropiación de este ferrocarril;¹² proceso que duró aproximadamente 2 años, donde el máximo tribunal de la República, emitió su fallo a favor del Estado venezolano y desde entonces "...El Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía, sería propiedad de la Nación desde el día 19 de noviembre de 1908 en que le fue adjudicado en remate ante la Corte Federal."¹³ Ya siendo propiedad del Estado el ferrocarril quedaría entonces por parte del gobierno nacional el querer arreglar y hacer funcionar de nuevo esta vía férrea tan importante para la zona andina para el traslado de los productos agrícolas que se exportaban e importaban desde los distintos poblados de Mérida hasta el puerto de Maracaibo, y que durante la administración de la Compañía Francesa fue tan criticada por los productores de esta jurisdicción.

4. Reconstrucción y rehabilitación del Ferrocarril Nacional de Santa Bárbara a El Vigía

El gobierno de Venezuela presidido por Juan Vicente Gómez a principios del siglo XX, observó las penalidades por las que atravesaban los pueblos de Mérida por la carencia de un medio de transporte adecuado para el traslado de sus mercancías a los puertos más cercanos a su jurisdicción;¹⁴ hizo un gran esfuerzo en reconstruir y rehabilitar el tráfico comercial de dicho ferrocarril, cuyo trabajo se cristalizó a través de sucesivos contratos cedidos por el Ejecutivo Nacional a ciudadanos particulares, bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas, que velaría por el efectivo cumplimiento de lo estipulado en dichos contratos; al mismo tiempo que les solicitaría al arrendatario de turno la presentación de un informe exhaustivo de los rendimientos de la vía férrea luego de su reapertura.

La reconstrucción de la vía férrea llegó finalmente a El Vigía en los últimos meses de 1919. El testimonio de los señores José Antonio Redondo y Serrano Contreras así lo hacían saber al Ministro de Obras Públicas, Luís Vélez, a través de un telegrama:

Al tener el honor de participar a usted que en este momento llegamos sin ninguna novedad... con locomotoras y tren de materiales, a Estación El Vigía, sentimos íntimo regocijo en congratularnos con usted por tan importante éxito alcanzado, pues ello dice elocuentemente que sus constantes esfuerzos en secundar, con inteligencia y patriotismo, la obra de regeneración patria emprendida por nuestro Benemérito Jefe el General J. V. Gómez, son signos seguros de la realización de los ideales y propósitos de éste, por difíciles e imposibles que ellos parezcan. Plácenos asimismo comunicarle que el tráfico comercial se establecerá en la Estación dicha desde el primero del entrante.¹⁵

La línea férrea bajo la supervisión del contratista José Antonio Redondo, permitió solventar en gran medida el tráfico comercial, lo cual no se efectuó bajo la administración de la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos, ya que las razones antes expuestas, no permitieron que se llevara a cabo el principal objetivo por el cual se construyó este ferrocarril, como lo fue trasportar y poner en contacto los pueblos del estado Mérida con los puertos de Santa Bárbara y San Carlos del estado Zulia, sin tantos problemas.¹⁶

El establecimiento del ferrocarril más allá de ser un medio de transporte necesario para la época, dio lugar al nacimiento de un nuevo poblado en las ribereñas del río Chama como lo fue El Vigía,¹⁷ que inicialmente se organizó como una estación Terminal en el kilómetro 60 de la vía férrea. Por su parte, Santa Bárbara del Zulia ubicada a orillas del río Escalante, se transformaría demográficamente en caseríos que comenzaban a tener representación y participación en la economía nacional y a adquirir importancia, llegándole gentes, tanto de las partes altas como de las partes bajas, y del vecino país Colombia, todo ello impulsado por el arribo del tren. De esa manera, el ferrocarril contribuyó al desarrollo e importancia, de estas poblaciones al estimular su movimiento comercial, facilitando el transporte de los productos merideños al puerto de Maracaibo.

Es por ello que El Vigía y Santa Bárbara del Zulia pueden ser concebidos como dos centros ferroviarios-mixtos, por ser

asentamientos humanos de nueva creación, que surgieron de forma espontánea con la construcción y desarrollo del ferrocarril a finales del siglo XIX, siendo no sólo las estaciones terminales de la vía férrea, sino además funcionar como centros nodales geoestratégicos, en el caso de El Vigía para proyectar la salida de la producción del valle del Chama y del Mocotíes con la utilización de los caminos de recuas; y en el caso de Santa Bárbara por estar ubicada a orillas del río Escalante, transformándose en un puerto fluvio-lacustre. Lo que queremos resaltar es que estos dos asentamientos antrópicos fueron poblados ferroviarios que desarrollaron un creciente número de servicios comunes y actividades comerciales.



N° 1

Ferrocarril Nacional de Santa Bárbara a El Vigía.

N° 2

N° 1. *Grúa de la empresa en Puerto de Santa Bárbara con la cual se efectuó el desembarque de las locomotoras alemanas.* “Memoria del MOP”, (1931).

N° 2. *Kilómetro 50, en construcción.* “Memoria del MOP”, (1920).

Imágenes tomadas de Martínez, Ovelimar. (2007). *El camino de hierro en el Sur del Lago de Maracaibo: Ferrocarril del Zulia (1889-1945)*. Memoria de grado. Mérida: Escuela de Historia, Universidad de Los Andes, pags. 96 y 87 respectivamente.



5. Fin del paisaje de hierro

A pesar de todas las dificultades que la empresa del ferrocarril tuvo que resolver durante la reconstrucción de la línea, logra mantener desde 1910 largos años de funcionamiento sin grandes pérdidas. En algunos años obtiene más beneficios que en otros, pero el transporte de los pasajeros y de mercancías lo abarcaba ampliamente, a pesar de los problemas que se presentaban constantemente, casi siempre por las crecidas del río Chama antes expuestas.¹⁸

No sólo la empresa obtuvo buenos resultados con el funcionamiento que logró tener este ferrocarril durante las cinco primeras décadas del siglo XX. También los comerciantes del estado Mérida manifestaron a través del periódico *Patria*, los altos dividendos que dejaban para el sector comercial comparado con la vía de La Ceiba,¹⁹ específicamente en 1932, año para cuando las empresas de transporte de ambas regiones rebajaban sus fletes, favoreciendo el traslado del café hasta el puerto de Maracaibo y de igual forma el arribo de las mercaderías.

La disminución de las cosechas de café, la principal carga del Ferrocarril Nacional de Santa Bárbara a El Vigía, y la competencia que venía manifestando la carretera Trasandina desde sus inicios, hicieron que el ferrocarril fuera perdiendo importancia como medio de transporte. Junto a este surgimiento carretero se unía el tráfico automotor traducido en precios más económicos, y el traslado más rápido tanto de personas como de mercancías.

Unido a ello, se pudo observar, a través de los informes anuales presentados al Ministro de Obras Públicas, en el último quinquenio de la década del cuarenta del siglo XX, que el servicio prestado por este ferrocarril se hacía cada vez más deficiente por ser más frecuentes y costosos los trabajos de mantenimiento y conservación de las instalaciones que formaban parte del paisaje de hierro, cuyos gastos eran cada vez más altos comparados con los ingresos obtenidos para la época.²⁰ Ante tales circunstancias y en razón de los bajos costos del transporte terrestre, se impuso la creación de la carretera Santa Bárbara El Vigía, la cual tendría una extensión de 58 kilómetros de longitud, construida entre enero de 1950 y diciembre de 1952, atravesando una

importante zona ganadera y ejerciendo a su vez una influencia en la economía de la región.²¹

Si el declive del Ferrocarril Nacional de Santa Bárbara a El Vigía, lo inauguró en cierta forma la carretera Trasandina, el derrumbe lo finalizó otra carretera, la Panamericana. Proyectada y construida entre 1948 y 1955, con una longitud de 1.001 kilómetros; la cual tuvo un recorrido desde el puerto de La Guaira hasta San Antonio del Táchira. Dicha carretera influiría principalmente en la desaparición del riel, ya que fue uno de los cambios más importantes que se dio 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 incorporaría las tierras bajas del estado Mérida con las llanas del Sur del Lago de Maracaibo, cuyo principal centro económico y nudo de comunicación ha sido El Vigía.

6. Consideraciones finales

El Ferrocarril de Santa Bárbara a 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 de Santa Bárbara a El Vigía, contribuyó al desarrollo e importancia de estas poblaciones, al estimular su movimiento comercial, facilitando el transporte de los productos merideños y zulianos. Esta vía férrea formó parte del conjunto ferroviario que prematuramente entró en decadencia en la década del cuarenta del siglo XX, al no lograrse constituir una red nacional integrada con los diversos sistemas ferroviarios dispersos en el centro y occidente del país, no consiguiendo competir con el tráfico automotor y su red de carretera, beneficiada esta última por las enormes inversiones derivadas de la renta petrolera. El Ferrocarril Nacional de Santa Bárbara a El Vigía, con sus estaciones, locomotoras y vagones finalmente fue adscrito en 1946 al Instituto Autónomo de

Administración de Ferrocarriles del Estado (IAAFE). Convirtiéndose al mismo tiempo en un recuerdo de una línea férrea, que dio vida y dejó huella en el recorrido de los paisajes por donde transitaron merideños y zulianos a finales del siglo XIX y primeras décadas del XX.



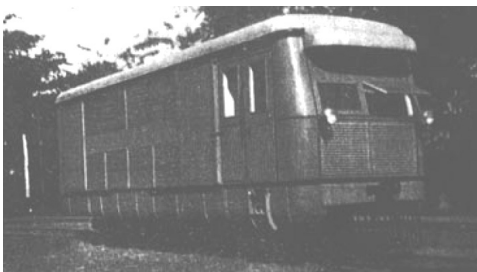
Nº 3

Nº 3. *Ferrocarril llegando a la estación Santa Bárbara.* “Memoria del MOP”, (1920).

Nº 4. *Autovía para el transporte de leche.* “Memoria del MOP”, (1945).

Imágenes tomadas de Martínez Erazo, Ovelimar. (2007). *El camino de hierro en el Sur del Lago de Maracaibo: Ferrocarril del Zulia (1889-1945)*. Memoria de grado. Mérida: Escuela de Historia, Universidad de Los Andes, pags. 93 y 109 respectivamente.

Ferrocarril Nacional de
Santa Bárbara a El Vigía.



Nº 4

Notas y Bibliografía

- ¹ Conocido como su antiguo cauce.
- ² Adelmo Peña y Máximo Briceño. *El Vigía en las huellas imperecederas del tiempo.* Mérida, Ediciones Solar, 1999. p.44.
- ³ Archivo general del Estado Mérida (en adelante AGEM), Fondo Gobernación: “Correspondencia del Presidente del Estado Zulia Jesús

Muñoz Tebar, al Presidente del Estado Mérida. Maracaibo, 1 de agosto de 1895.”Gaceta Oficial del Estado Los Andes. Mérida, 5 de septiembre de 1895, N° 5, 2ª Época.

- 4 *Ibíd.*, “Correspondencia del Presidente del Estado Zulia Jesús Muñoz Tebar, al Presidente del Estado Mérida. Maracaibo, 16 de septiembre de 1895.”Gaceta Oficial del Estado Los Andes. Mérida. 10 de Octubre de 1895, N° 10, 2ª Época.
- 5 Orlando Carvajal Calleja. *Las Vías de comunicación en el origen y desarrollo de El Vigía*. Mérida: Facultad de Humanidades y Educación, 1982. (Memoria de grado para optar al título de Lic. en Historia), p. 37.
- 6 El Comercial, fue un periódico 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 y están sedientas de un medio de transporte rápido, eficaz y seguro para el traslado de sus productos...” Biblioteca Nacional Biblioteca Febres Cordero (en adelante BNBFC): “Correos y telégrafos”. El Comercial. Mérida. 25 de agosto de 1895.
- 7 BNBFC: “Ferrocarril del Zulia”. *El Comercial*. Mérida. 25 de noviembre de 1894.
- 8 BNBFC: “Nuestros caminos”. *La Idea Liberal*. Mérida. 10 de mayo de 1896.
- 9 “...su resultado económico fue desastroso,...sus pérdidas fueron en constante aumento desde 0,13 por ciento hasta 1,83 por ciento, o sea, traducido en bolívares, desde 23.000 hasta 329.000 bolívares anuales...” en Eduardo Arcila Farías: “Los caminos de hierro”, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Caracas, Editorial Arte, 1961. p. 262, T. II.
- 10 A pesar de todas las denuncias, interrupciones y deficiencias en sus servicios, el ferrocarril del Zulia contribuyó de alguna forma a acelerar las comunicaciones con Maracaibo durante su corto lapso de funcionamiento bajo la tutela de la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos.
- 11 BNBFC: “Tovar sin vías”. *La Hoja*. Mérida. 30 de abril de 1902.
- 12 El proceso de expropiación de este ferrocarril se encuentra ampliamente tratado en el capítulo II de la obra *Construcción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en Venezuela* de José Murguey Gutiérrez. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, Vicerrectorado

- Académico, Facultad de Humanidades y Educación, 1997, pp. 358-362.
- ¹³ AGEM, *Colección Gaceta Oficial de Venezuela*.: “Juzgado de sustanciación de la sal federal y de casación. Caracas, 3 de noviembre de 1908”. *Gaceta Oficial de Venezuela*. Caracas, 19 de Noviembre de 1908, N° 622, Año XXXVII, p. 30.
- ¹⁴ BNBFC: “Ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía”. *Los Andes*. Mérida, 10 de agosto de 1918.
- ¹⁵ El telegrama está fechado en El Vigía el 29 de Noviembre de 1919.
- ¹⁶ Debido a ello el 15 de febrero de 1919 se le ratificó nuevamente el contrato de arrendamiento a José Antonio Redondo. “Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía”. *Memoria del MOP 1923*, T. p. 188.
- ¹⁷ La aldea de El Vigía se originó a finales del siglo XIX, sobre antiguos terrenos del Fundo de 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 y “...tuvo como función original la de servir de depósito y trasbordo de mercancías y productos agrícolas, ...del ferrocarril, ...tal función la convirtió en lugar de contacto del Estado Zulia con el Estado Mérida y en un corredor de paso que relacionaba las tierras bajas y llanas del Sur del lago con las altas de la cordillera”. Orlando Carvajal Calleja. *Las Vías de comunicación...* p. 55.
- ¹⁸ Es de reseñar que los gastos que tenía la empresa anualmente eran ocasionados en su mayoría por las lluvias, los cuales fueron más altos durante el periodo de reconstrucción junto con los gastos de mantenimiento, compras de materiales y conservación de la línea.
- ¹⁹ Recuérdese que esta vía fue utilizada por los comerciantes de Mérida para el traslado de sus productos en tiempos de la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos.
- ²⁰ Es de aclarar que no se encontró información exacta del año en que el ferrocarril nacional Santa Bárbara a El Vigía dejaría de funcionar definitivamente, ya que la fuente principal y de la cual se extrajo la mayor parte de los datos sobre este medio de transporte no lo señala. Estas fueron las Memorias del Ministerio de Obras Públicas.
- ²¹ “Carretera Panamericana”. *Memoria del MOP 1953*.