

Senderos, caminos reales y carreteras: El sentido histórico de la comunicación andino-lacustre (Venezuela)

Footpaths, real ways and roads: The historical sense of the Andean-lacustrine communication (Venezuela)

Parra Grazzina Ileana*, Altez Rogelio y Urdaneta Quintero Arlene***

Recibido: noviembre, 2007 / Aceptado: junio, 2008

Resumen

La comunicación entre los Andes venezolanos con las riberas lacustres, se cimentó durante centurias sobre complejas redes de conexión entre centros de producción y acopio, con los puertos de la Laguna de Maracaibo mediante vías terrestres y fluviales. La estructuración vial se activó, originalmente, por el abastecimiento local en la cuenca lacustre sostenido desde tiempos precolombinos y, posteriormente, por el comercio agroexportador iniciado con la colonia, continuando en períodos republicanos hasta las primeras décadas del siglo XX, tomando nuevas formas y direcciones a partir de la explotación petrolera. Este trabajo se propone analizar y comprender la lógica de las vías y recursos de comunicación, dentro de la dinámica histórica de la región, como parte de una propuesta metodológica que pretende llamar la atención sobre la relación determinante entre los procesos de poder y la materialización de los intereses cristalizada en medios, vías y formas de comunicación entre localidades.

Palabras clave: Vías de comunicación; intereses; relaciones de poder; región andino lacustre; Venezuela.

Abstract

The communication between Venezuelan Andean areas with the lacustrine shore was established for centuries on complex communication nets, linking centers of production and collection with the ports of the Lagoon of Maracaibo through of terrestrial and fluvial routes. The vial structure was activated, originally, by the local supply in the lacustrine basin supported since pre-Columbian time, and after, by the trade agro-exportation initiated in the colonial time, continuing in republican periods until the first decades of the XX century, to take new forms and directions from the petroleum exploitation. This work proposes to analyze and to understand the logic of the routes and resources of communication, inside the historical dynamics of the region, as part of a methodological proposal that it tries to call the attention on the determining relation between the processes of powers and the materialization of the interests crystallized in ways, routes and forms of communication between localities.

Key words: Routes of communication; interests; relations of power; Andean lacustrine region; Venezuela.

* Universidad del Zulia, Facultad de Humanidades y Educación, Centro de Estudios Históricos, e-mail: ileanagrazzina@cantv.net; arleurdaneta@cantv.net

** Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Escuela de Antropología, e-mail: ryaltez@cantv.net

1. Introducción

Las vías de comunicación entre sociedades, comunidades o naciones (terrestres, lacustres, fluviales, marítimas o aéreas), no pueden ser entendidas como nexos funcionales que favorecen intereses económicos, o como recursos estratégicos de dominación, o bien como el resultado histórico de articulaciones construidas en torno a poderes regionales que se despliegan a través del tiempo, sino como *'todas esas características a la vez'*. En este sentido, la comprensión analítica del surgimiento, eficiencia, colapso y desaparición de todo tipo de vías de comunicación, debe ser entendida en su relación histórica-social y concreta-simbólica con los contextos que le permitieron su advenimiento, auge y cese de funciones. Es esta una premisa epistemológica ineludible que determina la metodología de investigación (en cualquier caso y desde cualquier perspectiva), toda vez que el objetivo sea el conocimiento de los procesos vinculados a la historia de las vías de comunicación.

Es por ello que, para el alcance de estos objetivos, se hace imprescindible la observación transversal de las variables vinculadas a los procesos que permiten la existencia y eficacia de caminos, senderos, rutas fluviales o lacustres, autopistas, ferrovías o carreteras, así como el desgaste o desaparición de estas alternativas de contacto entre lugares. De allí que esas variables (económicas, tecnológicas, ambientales, políticas, institucionales), siempre se encuentran determinadas por contenidos (simbólicos, de poder, sociales), que se despliegan en niveles o pla-

nos de realidad que no pueden ser advertidos desde planteamientos descriptivos de conocimiento, sino desde esfuerzos *'multimetodológicos'* tendentes a logros transdisciplinarios. Estas son metas que trascienden a los objetos de estudio o a los estudios de casos.

Desde estas perspectivas, este trabajo se ha propuesto develar los sentidos (en términos de *'contenidos'* de relaciones)¹, históricamente construidos en torno a (y en relación con) las vías de comunicación entretejidas en la región andino-lacustre venezolana. Esta aproximación recorrerá los procesos que condicionaron y determinaron esos resultados, desde las redes y circulación de riquezas indígenas de la región, pasando por la construcción de rutas y caminos coloniales, el surgimiento de intereses regionales que más tarde se articularán en torno a proyectos nacionales, la inserción en el mercado mundial de la agroexportación decimonónica, la implantación de la explotación petrolera en sus diferentes fases y la consolidación de intereses políticos que se revistieron de discurso nacional. Esto ha requerido de un conocimiento crítico de las variables que se articularon en esos contextos y procesos históricos, comprendiéndolas, precisamente, en relación; esto es, relacionadas entre sí. De allí que lo natural-ambiental-geográfico, deba ser advertido en relación con lo tecnológico-económico-poder, comprendiendo los roles determinantes que en torno a ello han jugado los intereses (materiales y concretos), desplegados en cada contexto que transformara las vías, formas y medios de comunicación en la región señalada.

Esta investigación, por consiguiente, parte de premisas teóricas que contribuyen al despliegue analítico de la misma, desde donde se asume que la sociedad es *'un producto histórico y socialmente construido'* (Godelier, 1989), tanto como *'los lugares'* (*'espacios construidos simbólicamente y socialmente'*, siguiendo a Augé, 1996), donde *'sus conexiones son el resultado de procesos múltiples interconectados'* (Wolf, 1987). Así, la comprensión de las vías y medios de comunicación en su despliegue y desarrollo en el tiempo, posee un sentido histórico que le determina, toda vez que su construcción no es solamente material y tecnológica, sino al mismo tiempo social y simbólica. En el caso de este trabajo, el seguimiento de los procesos vinculados al tema alcanzará hasta la construcción de la carretera Panamericana, a mediados del siglo XX, puesto que se trata de la última inversión en vías con la capacidad de transformar los sentidos de la comunicación en la región y de generar nuevas relaciones: económicas, sociales, inter e intra regionales y en las representaciones que se tejen en torno a la forma en la que se comunican los lugares.

2. Lo geográfico en el sentido histórico de la comunicación andino-lacustre

Las vías de comunicación construidas en la región de estudio han tenido que desplegarse sobre una realidad geográfica y ambiental diversa e intrincada, que en todos los contextos ha significado una

secuencia de obstáculos y dificultades a superar, al tiempo que también han representado una oportunidad de desplazamiento y circulación de intereses. Las sociedades que han ocupado y explotado la región se las han visto con el ambiente y la naturaleza entre depresiones, selvas, ríos, elevaciones, páramos, llanos y un inmenso lago, sacudidos eventual o periódicamente por fenómenos naturales que en su dinámica inadvertida de los procesos humanos, transforman los horizontes y dibujan la topografía.

Montañas, llanuras y lago son los tres accidentes caracterizadores de la cuenca del lago de Maracaibo. De la periferia a la endosfera, del borde al centro, del contorno al dintorno se suceden armoniosamente (Perales, 1957, I: 76); es decir, forman una unidad geográfica con una superficie de 14.000 km² de depresión lacustre, bordeada a su vez por una formación montañosa, a manera de herradura abierta hacia el golfo de Venezuela y el mar Caribe. El lago representa el centro radial de las comunicaciones humanas en un espacio donde el ascenso y descenso de las montañas por las llanuras y ríos, ha sido un reto histórico para la vinculación de sus pueblos comarcanos.

En consecuencia, la fragosidad de la topografía montañosa, especialmente la andina, tan accidentada y compleja y su intrincada hidrografía, han condicionado el sentido histórico de las comunicaciones en este espacio. La difícil circulación por los ejes longitudinales de la cordillera y la travesía por sus ríos, han generado diferentes respuestas de acuerdo a la dinámica económica y solución tecnológi-

ca, lo cual puede apreciarse en la larga duración histórica.

El conjunto montañoso andino (trujillano, merideño, tachirenses y colombiano), que circunda la depresión surlaguense, está formado por esas dos enormes moles casi paralelas que atraviesan desde el noreste al suroeste: la sierra del Norte o La Culata y la cordillera de Mérida o Sierra Nevada de Mérida, separadas en el valle del Chama.

Por una parte, la sierra del Norte o La Culata, que corre al Este de la confluencia de los ríos Chama y Mocotíes en unos 140 kilómetros, recorre el estado Mérida y llega hasta la región central de Trujillo entre Betijoque y Valera. En este tramo trujillano, la sierra se bifurca: un ramal que desciende y desaparece cerca de Motatán; el otro continúa con el nombre de cordillera de Trujillo y el meridional que es el ramal de Calderas (Martínez, 1959).

En el otro tramo, el del páramo de Mucuchíes, se localiza la divisoria de aguas formada por las nacientes del Motatán, Santo Domingo y Chama. El Motatán desciende de las cumbres, baja por Chachopo vía Timotes y Valera hacia las tierras llanas del lago. El Santo Domingo busca los llanos barineses y el Chama desciende turbulentamente desde Tabay y Mérida hasta Lagunillas y los Estanques, a partir del cual forma un cañón de 23 kilómetros de largo hasta la llanura de la cuenca lacustre, cerca de El Vigía (Martínez, 1959).

En segundo lugar, la cordillera de Mérida o Sierra Nevada de Mérida (de unos 220 kilómetros de largo), se extiende por

el lado Sur del valle del Chama, desde la extremidad noreste del estado Mérida hasta el estado Táchira. Los ramales sur-occidentales de la Sierra Nevada a la altura del Táchira forman un intrincado laberinto geológico de montañas escarpadas y valles aislados (Martínez, 1959). En las estribaciones del páramo La Negra nacen tres de los principales ríos: Grita, afluente del Zulia; el Mocotíes (que en su curso superior alrededor de Bailadores, forma un valle de amplias terrazas y abanicos aluviales con extensas tierras planas, siguiendo por Tovar y Santa Cruz de Mora hasta desembocar en el Chama, rumbo franco hacia el Norte, hasta llegar al lago (Martínez, 1959; Perales, 1957), y el Escalante, que nace en jurisdicción del estado Táchira y su navegación se reparte entre los estados Táchira, Mérida y Zulia.

El suroeste de la cuenca está marcado por la existencia de grandes ríos que descienden de las serranías andinas, formando en las tierras selváticas bajas y planas que circundan al lago un complicado mazo de caños y ciénagas. A ello se añade una elevada pluviosidad anual, determinante en la formación de la densa selva tropical lluviosa que recubre la región surlaguense.

El Zulia, conjuntamente con el Catatumbo, representan (por su caudal de aguas y sus kilómetros navegables) los ríos más importantes del arco fronterizo, en el cual se encuentran situadas tierras de los actuales estados Táchira, Zulia y departamento Norte de Santander (Colombia). Sus nacientes se encuentran en la divisoria de aguas con la cuenca del río

Magdalena. El Zulia proviene del páramo de Cachirí en el departamento santanderino, en su recorrido al Catatumbo recoge las aguas de ríos como el Táchira, el Pamplonita y el Grita, entre otros. El Catatumbo nace en la cordillera oriental de Colombia, al Sur de Ocaña; recibe las afluentes del Oro, Socuavo, Tarra y Zulia. El acarreo de sus materiales hace que en sus orillas se formen especies de diques naturales que impiden en cierta manera, durante los meses de lluvias bajas, se desborden sus riberas. Los suelos sedimentarios de los diques naturales hacen de esta región una de las más fértiles del país (Murguey, 1988).

Antes estas condiciones, los procesos sociales y económicos han desplegado históricamente sus recursos para levantar las vías de comunicación que han servido a la cristalización de sus intereses, o bien al desplazamiento de poderes consolidados en favor de intereses emergentes. Es así como esas vías (senderos, caminos, carreteras, rutas lacustres o ferrovías), se han visto recorridas por medios de comunicación siempre articulados con esos intereses y poderes consolidados o en disputa, los cuales han estado contextual y tecnológicamente determinados por los recursos que las propias relaciones de poder han puesto en práctica estructural e infraestructuralmente. Canoas, recuas, esclavos, carretas, trenes y automóviles, son indicadores y testigos de esos procesos históricos. Advertirlos más allá de su función aparente, resulta un derrotero epistemológico que explica las causas de su eficiencia, uso y desuso a través del tiempo.

3. Senderos, tarabitas y canoas aborígenes: soportes de las relaciones de complementariedad

Para el momento del contacto indo europeo, un mundo complejo de vínculos económico-sociales ancestrales caracterizaba el extraordinario mosaico cultural que suponen las sociedades antiguas comarcanas a la cuenca lacustre, pese a las diferencias étnicas y las relaciones asimétricas de poder.

Entre las parcialidades del Norte y Sur lacustre y las serranas, se implementó un efectivo sistema de complementación económica, esto es, entre grupos étnicos similares o emparentados y grupos étnicos distintos, que permitieron redes de intercambio en el entorno lacustre. Las redes parecen haber funcionado por contacto directo o utilizando mediadores. La circulación era de materias primas, bienes alimenticios o manufacturados; de esa manera, la sal, y probablemente la enea, recolectada en el Norte llegaba hasta los pueblos surlaguenses. La maraña de ríos, caños, lagunas y ciénagas que se encuentra en el Sur del lago, parece haber servido para que productos, bienes y alimentos que salían o llegaban a orillas del lago, pudieran penetrar hasta los pueblos del interior y viceversa (Sanoja y Vargas, 1990).

Ello fue posible por cuanto los '*pueblos de agua y pueblos de tierra*' colindantes utilizaron la '*Laguna*' como medio fácil para los contactos entre pueblos tan diversos social y económicamente. Los pueblos de agua, moradores de los palafitos como los zaparas, aliles, auzales,

arubaes, toas, quiriquires y onotos del Norte y costa oriental del lago, formaban pequeñas y sucesivos asentamientos en la costa lacustre y en la ribera de los grandes ríos y caños. “*Los indios naturales hacen sus canoas*” (Argüelles y Párraga, 1579; en Arellano, 1964: 208), mencionaban los alcaldes de Nueva Zamora en la segunda mitad del siglo XVI, construcción que era facilitada por la abundante madera extraída de sus alrededores. Los conocimientos de navegación, propios de los pueblos de agua, hicieron de sus habitantes experimentados nautas: sus “*indios e indias eran grandes nadadores*” (Pedro Simón, 1963, II: 105). Estos practicaban la caza, pesca fluvial y lacustre, recolección de caracoles terrestres y el cultivo de la yuca (*Manihot sp.*), (Sanoja y Vargas, 1990). Extraían la sal de El Saladillo (Maracaibo), Salina Rica (vía al Moján) de Sinamaica e isla de Zapparas para intercambiar con los pueblos de tierra de la comarca lacustre.

El señalamiento de Juan Pérez de Tolsosa referido a los “*señores de la Laguna*” (Arellano, 1964: 6), tempranamente en 1546, puede expresar contextualmente ascendencia dominante sobre los ‘otros’ de la comarca lacustre². A pesar de que es esta la apreciación de una mirada europea en medio de un contexto que le es absolutamente extraño, la referencia al ‘*señorío*’ (‘señor’, ‘señores’), es indiscutiblemente una observación de relaciones de poder y desigualdades captada por un personaje que así entiende los lugares de autoridad (es decir, descendiendo socialmente desde el rango de ‘señor’). En este sentido, parece quedar claro que el con-

trol de los rubros de mayor interés entre las comunidades de la región otorgaba un lugar de poder, el cual, además, se distribuía sobre las redes de circulación de esos rubros, desplegadas sobre las vías y medios de comunicación construidos al efecto.

Otras fuentes documentales, como el testimonio de Francisco de Cáceres en 1582³, referente a la sujeción⁴ sobre los pueblos de tierra colindantes, dan pistas acerca de lo que pudo ser el dominio entre algunos pueblos de agua y los pueblos de tierra cercanos, planteamiento fundamentado en factores como posicionamiento geográfico, uso de recursos tecnológicos combinado con la destreza de la navegación lacustre, y el control del recurso salinero, que permitió relativa ventaja de los pueblos de agua sobre los pueblos de tierra del Norte lacustre, así como también relaciones complementarias con los pueblos del piedemonte andino, en razón de que estos últimos eran los abastecedores de recursos agrícolas. De manera que los vínculos pudieron oscilar entre los niveles coercitivos y consensuales.

Mientras tanto, otros pueblos de tierra o cultivadores (en territorio de los bobures, pemenos, tucaníes, torondoyes, mucumpúas y chiruríes), en el surco Chama-Mocotíes y depresión del Táchira cultivaban maíz (*Zea mays sp.*), yuca (*Manihot sp.*), ñame (*Dioscorea sp.*), ocumo (*Xanthosoma sagittifolium sp.*) y otras especies en cantidades notablemente superiores a su capacidad de consumo, las cuales, junto a derivados de la caza, fueron utilizados para el trueque

(Vila, 1976). Esto no solamente da cuenta de actividades comerciales, sino de relaciones estratégicas. Todo intercambio supone un posicionamiento social, económico o de poder, puesto que el intercambio como tal es una 'relación', y no un trueque vacío de contenido (siguiendo el razonamiento de Mauss, 1972).

La región altoandina, en efecto, desarrolló actividades agrícolas muy significativas en la economía prehispánica. La papa (*Solanum tuberosa* sp.), apio (*Arracacha arracacha* sp.) y el maíz, constituyeron el fundamento de la agricultura. También el cacao (*Theobroma cacao* sp.), tabaco (*Nicotiana tabacum* sp.), yuca, algodón (*Gossypium arboreum* sp.) entre otros productos, utilizando silos para su conservación (Sanoja y Vargas, 1990; Arellano, 1973).

Lo accidentado del relieve andino hizo del aborígen un experto en la apertura de caminos y de sistemas de transporte para cruzar los profundos valles. El indígena no contaba con otro medio de transporte que su propia persona y a este medio acomodó los senderos, bien por los valles fluviales o bien remontando los páramos. Los puentes colgantes de bejucos y las tarabitas constituyeron soluciones para cruzar valles angostos, utilizados en los senderos indígenas desde Mérida hasta Santa Fe de Bogotá (Gumilla, 1963). No sólo se trata de una tecnología adecuada a las condiciones históricas y geográficas, pues esto es algo que supera lo obvio: está claro que no podían contar con recursos que aún desconocían. Sin embargo, el hecho de que los desconocieran todavía, no les coloca por debajo y al margen de otras

culturas, sino indicando un desarrollo coherente y correspondiente con las relaciones establecidas en torno al dominio de la región y a las relaciones de poder que en consecuencia surgieron y se reprodujeron hasta que otros intereses, de la mano de otras tecnologías y recursos, les desplazaron. Claro, a estos intereses emergentes, también les llegaría su momento de colapso.

4. De los senderos y canoas a los caminos reales y navíos

El sentido económico de la circulación y caminos en los siglos XVI y XVII, a partir de la penetración y apropiación hispana del espacio territorial de la cuenca lacustre, hizo colapsar las relaciones interétnicas de complementariedad económica e inició su subordinación a la periferia mercantilista, primero con el régimen de los Austrias y luego con la administración borbónica en el siglo XVIII. Sin duda, el nuevo modelo económico hispano, que se fundamentó en la explotación minera, así como la agrícola y ganadera, se levantó sobre la base de los modelos indígenas de producción del territorio americano.

En los diversos paisajes de la cuenca lacustre y cordillera andina, el asentamiento de los primeros pueblos hispánicos sobre los pueblos aborígenes y la organización de un circuito agroexportador, cimentaron la infraestructura colonial de la región histórica en el occidente actualmente venezolano. Fue esta una estrategia característica del modelo comercial ibérico colonial (monopolio

que construyó un flujo unidireccional de riquezas conducido hacia la metrópoli), a partir del cual se instauraron especializaciones o sub-especializaciones regionales de producción (Lynch, 1985), privilegiando la explotación extensiva o intensiva (según las necesidades y recursos), de un producto en relación con otros. Este comercio especializado cubrió primeramente el consumo característico interno andino-lacustre y, por otra parte, el de exportación. Durante el siglo XVI dedicado a las cargas de harinas, bizcochos, lienzos de algodón, conservas y panelas, (que continuó hasta la ruptura con la monarquía); a partir del siglo XVII apoyado en la extracción fundamental del cacao junto al tabaco, cueros, palo de brasil (*Haematoxylon campechianum* sp.), añil (*Indigofera añil* sp.) y café (*Coffea arabica* L.), continuando así hasta finales del siglo XVIII. Estas exportaciones fueron estimuladas por la creciente y continua demanda caribeña y europea ya desde la inicial Carrera de Indias, puertos menores y mayores (como Cartagena de Indias, Río de Hacha, Santo Domingo, Veracruz, La Habana, San Juan de Puerto Rico, Sevilla, Cádiz, San Sebastián), y de colonias extranjeras neutrales. Esto sin mencionar el rol fundamental del comercio no registrado de las Antillas extranjeras representativas de los países competidores o 'enemigos' europeos.

De ahí que este tráfico mercantil le otorgara al lago de Maracaibo el rol fundamental de representar la vía principal de navegación sostenida hacia el Caribe y el Atlántico (Parra, 2005) estructurando el espacio lacustre-andino en torno a

estos intereses, e impulsando este protagonismo, incluso, hasta tiempos pre-petroleros. Fue esta una proyección de larga duración que se desplegó desde los inicios de la dominación española hasta el siglo XIX.

Varios circuitos económicos estructuraron la red comercial en el dilatado espacio geográfico de la cuenca lacustre, los cuales se establecieron sobre las anteriores redes de complementariedad aborigen, creando simultáneamente otras nuevas acordes con las exigencias contextuales del mercado. Los circuitos se impusieron, en la mayoría de los casos, sobre las rutas preexistentes ya surcadas por los indígenas, cuya vigencia no fue cuestionada. Fueron aprovechadas las vías terrestres emplazadas en las altas montañas, valles, tierras bajas e intermedias del piedemonte andino, aunque también los pobladores hispanos y criollos ensayaron a lo largo de tres siglos, la estabilización de ejes fluviales construidos de la mano del Motatán, Chama y Zulia-Catatumbo y, para el siglo XVIII el del Escalante, dándole un nuevo sentido económico a estas vías acuáticas, que perseguían la comunicación con el Caribe y Atlántico a través del lago. Tal dinámica requirió los establecimientos de puertos, embarcaderos menores y bodegas fluviales, localizados en el cruce de los caminos para asegurar los necesarios trasbordos. El acarreo de mercaderías desplazadas por tierra o agua, se descargaban en los puertos fluviales para luego ser reembarcados en canoas o piraguas hacia la costa lacustre. En la costa, las balandras o faluches las recibían para trasladarlas al

puerto marabino. Estas líneas de desplazamiento estuvieron poco articuladas internamente, pero sí conectadas al lago y al puerto de Maracaibo (Vázquez, 1986).

Es necesario, en consecuencia, señalar cuáles fueron esos circuitos. El de *'Pamplona y valles de Cúcuta'* sustentado por los vínculos comerciales entre San Cristóbal, La Grita, Salazar de las Palmas, Limoncito, San Antonio, San José de Cúcuta, Tunja y hasta con Santa Fe de Bogotá. La ruta fluvial del Zulia fue el eje neurálgico que utilizó al puerto Zulia, en la confluencia de los ríos Táchira, Pamplonita y Zulia como centro de intercambio y trasbordo. Éste rendía sus cuentas hacendísticas a los oficiales reales de Santa Fe de Bogotá. Luego, se establecieron otros puertos sobre sus márgenes, hoy colombianas o venezolanas como Grita, las Guamas, Los Cachos, San Faustino, San Cayetano, San Buenaventura. Aprovechando la morfología del paisaje de la depresión cucuteña-tachirense, se abrieron caminos muleros de pocas leguas entre los valles y surcos orográficos que ladeaban o atravesaban la maraña de ríos de la cuenca del Táchira, Pamplonita y Zulia (Parra, 1985), cuyo destino era el transporte de mercaderías a los puertos fluviales.

El *'circuito de la región cacaotera y cañicultora de Gibraltar'* (cuyo poblamiento hispánico derivó del de Mérida y ésta a su vez a la Audiencia de Santa Fe de Bogotá, hasta la agregación a la Capitanía General de Venezuela en 1777), sostuvo un significativo movimiento comercial desde antes de su fundación de derecho en 1592 hasta finales del siglo

XVII. A través de su puerto homónimo y de otros como San Pedro y Bobures se comercializaban las producciones de Mérida, Barinas y Pedraza. También los bienes de La Grita y San Cristóbal, cuando estas poblaciones se veían impedidas de traficar las mercaderías por el río Zulia debido a obstáculos naturales o arremetidas indígenas. Entre Mérida y Gibraltar existían 30 leguas de *"camino malísimo"* (Villanueva y Gibaja, 1607; en Arellano, 1964: 294), desde Mucuchíes hacia Torondoy, sitio de descanso para los arrieros hasta descender a Gibraltar. Pese a lo difícil de la travesía, éste constituyó un camino primario o secundario entre Mérida y Gibraltar (Parra, 1985), según se vea en el tiempo. Otros caminos muleros existieron: el de La Mesa-Jají-Arenales y Gavilanes-valles de Santa Isabel y Santa María en la costa lacustre (Cunill, 1987. T-I); el de Ejido-Tovar-Chiguará-valles del Chama-puerto de Santa Rosa y el tramo del Camino Real desde la cabeza del Chama en Estanques-Chiguará-puerto de Santa Rosa en la desembocadura del Chama (Vázquez, 1986).

La destrucción ambiental por los sismos e inundaciones de 1673 y 1674, y los ataques de piratas del siglo XVII, ocasionaron en Gibraltar la disrupción socio-económica y la consecuente decadencia a finales de siglo. Afectó la producción en los cacaotales y generó incomunicación en las rutas comerciales a causa de la pérdida de los caminos por inundaciones, y deslizamientos de tierras. Fue sustituido gradualmente por los puertos de Moporo, Tomoporo y La Ceiba en jurisdicción trujillana, y San Pedro al Sur del

Lago (Altez *et al.*, 2005). Mientras que la producción cacaotera, que repuntó en los valles tachirenses-cucuteños, activó el puerto y río Escalante en el siglo XVIII, con igual resultado en torno a los valles del Mucujepe y Chama.

El '*Camino Real*' constituyó la única vía que unía longitudinalmente las poblaciones de la cordillera andina desde Santa Fe de Bogotá hasta Trujillo, aproximadamente en 150 leguas⁵ en dirección SW-NE (esto actualmente corresponde a la carretera Trasandina). Se desplazaba desde tierras por debajo de 800 metros sobre el nivel del mar hasta por páramos de 4000 metros de altitud, donde el tránsito frío y difícil, así como las densas nieblas, hacían perder el camino. De travesía por cuantiosos y caudalosos ríos, en temporadas de lluvias debían ser cruzados por maromas o tarabitas, volviéndose intransitables los caminos por el barro y los atascaderos que se formaban (Parra, 1985). Aunque el Camino Real sobrevivió en los tres siglos de dominación hispana a las amenazas naturales (lluvias, inundaciones, sismos y deslizamientos de tierra), bien es cierto que las comunicaciones operativas para la exportación alternaban entre vías fluviales y caminos terrestres transversales a la cordillera andina que los vincularan al lago de Maracaibo.

El '*circuito desarrollado en los puertos de Moporo, Tomoporo o Barbacoas*' incorpora, a partir del siglo XVII, a La Ceiba y La Ceibita, de la cuenca del Motatán en términos trujillanos. Las mercaderías procedentes de los centros productores

de Carora, El Tocuyo, Barquisimeto y Guanaguanare⁶, por caminos muleros llegaban a Trujillo, para luego embarcarlas en los referidos puertos. También fue vía preferida y alterna por los vecinos de Barinas y Pedraza para comerciar sus productos, en especial el tabaco (Parra, 2005).

En cuanto a los medios de transporte utilizados, tampoco se cuestiona la vigencia de los empleados por los indígenas; por el contrario, los españoles continuaron utilizando las tarabitas o maromas, como también las canoas y piraguas⁷, ante la necesidad de transitar fundamentalmente por vías acuáticas. El colonizador introdujo, además, las bestias de carga, privilegiando la mula, por su mayor capacidad de carga, resistencia y bajo costo de mantenimiento. Los caminos de recuas o herraduras constituyeron el apoyo de las comunicaciones terrestres y complemento necesario del eje de circulación acuática, picas por donde diariamente transitaban los indios de carga o peones cargueros y las bestias de carga a través del uso de arreos. Pese a ser el recurso vial de mayor cobertura geográfica (por ser el de mayor adaptación al clima, régimen pluviométrico y relieves planos y accidentados), los hombres y mercaderías fueron prisioneros de las lentitudes mortales del espacio, bien en las zonas más elevadas o bien en las latitudes medias y bajas (Vázquez, 1986).

Es por ello que la producción mular se incrementó en el eje San Cristóbal-Cúcuta, calificándose a las acémilas como las mejores del Nuevo Reino (Vázquez de Es-

pinosa 1969). También se utilizó al indio de carga, cuando las bestias escaseaban, pese a las prohibiciones oficiales sobre el uso de esta fuerza de trabajo para cargar las mercaderías.

Las relaciones socioeconómicas entre los representantes del gobierno hispánico de elevados cargos políticos, militares y eclesiásticos, locales y regionales; notables criollos, hombres de negocio, mercaderes o comerciantes, consignatarios, ligados a su vez a tareas de gobierno y milicias, factores de la Compañía Guipuzcoana, hacendados y cosecheros, tanto eclesiásticos, civiles y militares de los Andes y parte oriental neogranadina, más los vínculos familiares estratégicos, fueron expresión de la articulación de este espacio. Estos vínculos, característicos de la sociedad colonial, fueron también el resultado no solamente de una nueva circulación de riquezas (impuesta por el modelo de explotación ibérica), sino de *'un nuevo sentido de la riqueza'*, fundado entonces en los circuitos mercantiles, dotados de contenidos simbólicos diferentes al intercambio indígena.

Sobre este sentido mercantil de riqueza, las provincias sujetas a la metrópoli construyeron vínculos subjetivos y concretos, que más tarde serían responsables de identidades e intereses regionales. No es una casualidad que estos intereses se levantaran de cara al mar, hacia los navíos, hacia el comercio, hacia la construcción de otro sentido de riqueza que emergerá más tarde de la mano del libre cambio y los mercados internacionales.

5. Los caminos carreteros republicanos y la llegada del caballo de hierro

Desde 1800 se expandió rápidamente el cultivo del café en las laderas de las montañas, vegas y valles andinos y neogranadinos, en suelos que reunían las condiciones para su producción. Esta actividad se había incentivado a fines del siglo XVIII, luego que las ricas plantaciones de café de Santo Domingo fueran arrasadas por las revueltas de 1791; en consecuencia, la demanda europea no podía ser satisfecha por las tradicionales áreas cafetaleras (Cartay, 1988). Cuando se inicia el proceso de Independencia las primeras cosechas eran de óptima calidad y prometían un excelente negocio. Las discrepancias y enfrentamientos entre andinos y marabinos ante el proceso independentista no alteraron el tráfico en la región andino-lacustre. Por el contrario, aún en medio del conflicto bélico, aunque en menor cuantía que años anteriores, se continuaron remitiendo cargas de café, además de los otros rubros tradicionales, hacia Maracaibo para su exportación (así lo demuestra la sección Contabilidad de la Real Hacienda entre los años 1810-1820, localizada en el Archivo General de la Nación, Caracas). Es probable que al dilatarse el tránsito de las tropas se incrementara este comercio desde los valles de Cúcuta y Andes venezolanos para atender los habidos mercados europeos adictos a esta infusión.

En las primeras décadas del siglo XIX, la naciente república venezolana atrae hacia sus puertos a un significativo

número de comerciantes y hombres de negocios europeos y norteamericanos, y otros (que procedían de las Antillas inglesas, danesas, y holandesas), llegaban con tradición y experiencia en el tráfico con el Caribe y hacia Europa. Las operaciones de los comerciantes extranjeros se vieron favorecidas por la expansión, durante el segundo tercio del siglo XIX, del mercado mundial reactivado por la revolución industrial, el cual combinaba la demanda de productos agropecuarios con la captación de nuevos mercados para los textiles y maquinarias, etc. (Cardozo, 1991).

Favorecidos también por la masiva desaparición de los agentes mercantiles españoles, a excepción de algunos catalanes y vascos, y prescripción de los controles hispánicos, ocuparon y controlaron, casi de inmediato, las redes de comercialización. Asociados con las familias notables tradicionales, a través de convenientes alianzas matrimoniales y de negocios, dinamizaron la producción y comercialización del café⁸. Negocio compartido por una amplia red crediticia entre casas comerciales, comerciantes intermediarios, pequeños y grandes productores (Roseberry, 1983) el sector político emergente también participaba interesado en los importantes dividendos fiscales.

Estos giros trascendentales que se experimentaron desde la primera mitad del siglo XIX, inclinaron a los tomadores de decisiones de la incipiente república hacia la ilusión del mercado libre y la premura de la exportación. Desde los impulsos liberales y modernizadores de la '*Sociedad Económica de Amigos del País*' (Memorias, 1958, II), las discusio-

nes sobre la necesidad de mejorar la comunicación, el transporte y la vialidad, resultaron una febril ansiedad no resuelta por décadas. "*Nuestras ricas producciones serán como oro escondido en las entrañas de la tierra, pues nada valdrán mientras no haya facilidades para acercarlas a la mano de los negociantes y los consumidores*" (Memorias, 1958, II: 62). Las preocupaciones por los caminos y su estado rondaban las sesiones. El tema acerca de cómo enfrentar las condiciones naturales para favorecer la circulación de los productos ocupó muchas de aquellas reuniones. En la memoria antes citada, el encabezado ofrecía una sugerente cita de Séneca al respecto: "*La sociedad da al hombre el imperio sobre la naturaleza*" (Memorias, 1958, II: 162). Pero la naturaleza resultó una barrera muy difícil de sortear para los pioneros del libre comercio venezolano⁹.

La generalidad de los caminos que cruzaban la región andina y se dirigían al lago ofrecía para la década de 1840 un aspecto deplorable. Durante las guerras de independencia, algunos de ellos se inutilizaron por el paso de los ejércitos, consumidores de pertrecho y recluta (Cardozo, 1991). El acentuado aislamiento geográfico, debido a la ríspida topografía de las montañas, junto a las enormes distancias y malos caminos que lo unían al resto del país en el siglo XIX, fue subsanado al asegurar los pueblos andinos sus comunicaciones hacia el Sur del lago de Maracaibo con el rosario de pequeños puertos lacustres y fluviales que se mantiene hasta principios del siglo XX (Cunill, 1987, II).

Las condiciones ecológicas de extensiones importantes de los Andes venezolanos favorecieron el incremento del cultivo cafetalero y su comercialización, evidente hacia mediados del siglo XIX, con una tendencia agrícola comercial permanente e intensiva, no obstante la existencia de períodos de contracción (Cunill, 1987, II) por avatares bélicos o eventos naturales. La exportación, además, se combinó con los tradicionales derivados de la caña de azúcar, cacao, tabaco, añil, ganadería, trigo, algodón, entre otros, aunque en menor proporción. Una penetración del poblamiento andino hacia la vertiente del piedemonte lacustre se inició dada la necesidad de accesos a los puertos del lago para conducir el café hacia Maracaibo, y además por la búsqueda de nuevas tierras para las plantaciones cafetaleras (Cunill, 1987, II). En sentido inverso, transitaban las mercancías importadas entre poblados que gradualmente incrementaban su capacidad de consumo.

El auge del café¹⁰ se expandió significativamente en el eje San Cristóbal-Táriba a Rubio y Capacho. En torno a San Cristóbal, como punto nodal, se establecieron cuatro caminos: hacia el Norte al puerto de Las Guamas, pasando por las poblaciones de Táriba, Guásimos, Constitución, Lobatera, Michelena y San Juan de Colón; otra al Sur, con destino a los llanos de Apure y Barinas; otra hacia las comarcas de Mérida y Trujillo; y la ruta más importante, conocida como Camino de Occidente, hacia San Antonio del Táchira, frontera colombiana y puerto de Los Cachos (estas áreas productivas han

sido así caracterizadas por Cardozo, 1991; véase también Parra, Urdaneta y Cardozo, 2005; y Cunill, 1987, II). Ampliado con nuevos caminos terrestres, se mantuvo vigente el sistema fluvial-lacustre del Catatumbo-Escalante que permitió el drenaje de la producción cafetalera andina venezolana y santanderina de Colombia.

La separación de Venezuela de la unidad colombiana en 1830, originó un nuevo límite internacional que dificultó la comunicación y contactos comerciales en el triángulo cucuteño-tachirenselacustre, afectando la complementariedad socioeconómica de esa región y, en consecuencia, el sentido de la comunicación. Los gobiernos, tanto neogranadino como venezolano, trataron de facilitar el tránsito en los valles colindantes al límite internacional. Contra estos esfuerzos chocaron los intereses de la dirigencia local, de ambos lados, vinculada ancestralmente por los negocios y lazos familiares, cuya capacidad de acumulación estuvo ligada estrechamente con esta área operativa. De hecho, lograron vadear las dificultades beneficiados por un flagrante contrabando de frontera (Cardozo, 1991).

Por otra parte, los caminos de recuas, iniciados siglos atrás, continuaron fundamentando la base de las comunicaciones terrestres en el occidente venezolano. Ello explica por qué este tipo de vías significó la respuesta vial menos exigente que, en ese contexto sociohistórico, podría darse a los obstáculos presentados por el medio físico a las comunicaciones, especialmente en el caso del relieve montañoso andino. La carencia de infraestructura y

superestructura viales colocaba a los caminos de recuas en una situación de extrema sujeción a los factores climáticos, además de seguir pasivamente las formas del relieve. Por este motivo, el recorrido de sus trayectos montañosos obligaba a realizar ascensos y descensos de suma penuria y peligrosidad.

Al respecto señala Paredes (1984: 53-55): *“Por lo general, y a pesar de que en algunos sitios quedaban porciones del empedrado colonial, se acudía a procedimientos rudimentarios para tratar de remediar ese obstáculo. Así, por ejemplo, en el caso del camino que por la vertiente lacustre de la Sierra de la Culata descendía hasta La Azulita, los trayectos fangosos se cubrían con planchas de madera sobre palos redondos a objeto de posibilitar un mediano tráfico.”* Para contribuir a dar cuenta del estado de los caminos hacia la región andina venezolana en el siglo XIX, basta citar al alemán Karl Ferdinand Appun (1961: 318), quien estuvo en Venezuela unos cuantos años desde su llegada en 1849, cuando hacía referencia a sus peripecias para llegar a Trujillo: *“...nunca en mi vida había visto tal camino. Era tan fangoso que a menudo las mulas tenían que vadear por largos trechos el pantano con fango hasta las rodillas y durante dos días no se encontró ningún lugar seco en todo el camino.”*

Los vectores trazados sobre el terreno desde la construcción de estos caminos, obedecen a una determinante topográfica que no evita la pendiente, sino que la remonta. Este sentido en la dirección de las vías se corresponde con la lógica de

los destinos de las mercancías y artículos circulantes en la región: desde y hacia el lago, desde y hacia los Andes, con preferencia al primero de estos sentidos. De esta manera, el advenimiento de la vida republicana y su empuje hacia el mercado internacional, no transformó el sentido geográfico de las relaciones económicas ni el vínculo derivado de ello en la región. El enfrentamiento con las pendientes de los terrenos que construyó vías perpendiculares a las elevaciones montañosas, continuó generando vínculos luego del colapso del modelo colonial, sin transformar tecnológicamente las vías de comunicación ni los medios de transporte, hasta que la presión penetrante de continentes ejercida desde los centros industrializados del hemisferio Norte lograra introducir al caballo de hierro como símbolo del progreso.

Mientras tanto, las recuas continuaron utilizándose en los desplazamientos por terrenos planos, evitando que se generalizara el empleo de la carreta pues no se prestaba para los caminos de llanura en terrenos anegadizos, en el cruce de quebradas, en los empalmes ausentes de puentes y calzadas de suelo firme. (Paredes, 1984). En este sentido, los caminos de recuas fueron las vías terrestres que alcanzaron la mayor cobertura geográfica y, de acuerdo a la magnitud de los flujos de circulación de bienes, las comunicaciones entre la región andina y el sistema de navegación fluvial lacustre, constituyeron las vías más eficaces. La mayoría de los caminos vinculaban las tierras altas de los Andes con la depresión lacustre entre los centros productores an-

dinos y los puertos fluviales, lacustres y estaciones ferroviarias (Paredes, 1984). Esto contribuyó al sostenimiento de una relación histórica y geográfica dentro de la región, donde pueblos, lugares y personas, desplegaban una mirada bidireccional entre lago y montaña.

El desarrollo de alternativas de transporte y comunicación tendría que esperar hasta finales de siglo XIX en esta región. No ocurriría lo mismo en la zona que se extendía bajo el dominio caraqueño, donde la fundación de nuevas rutas y reparación de caminos coloniales se incentivó desde principios de la era republicana, cuando, por ejemplo, se inaugurara el camino carretero entre Caracas y La Guaira hacia 1845. Con esta ruta se facilitaba la circulación de mercancías entre la capital y su puerto¹¹. No obstante, es importante resaltar que no se observa ningún impacto significativo en las exportaciones a partir de esa fecha, de la mano de una nueva y 'moderna' vía de comunicación (Baptista, 2006). Estas son las paradojas con las que tuvo que convivir la ferviente creencia en el librecambio como ruta expedita hacia el progreso, profesada por las sociedades latinoamericanas íntima y públicamente desde sus gritos de independencia.

6. Ferrocarriles y navegación a vapor en la consolidación de la economía cafetalera

En las últimas tres décadas del siglo XIX, una serie de factores confluyeron para consolidar la región andino-lacustre

como vía de tránsito del sistema económico articulado en torno al Lago de Maracaibo. Las plagas que devastaron las grandes plantaciones de café en Ceilán y Java, dilataron las fronteras cafetaleras en Venezuela para atender los mercados insatisfechos (Cartay 1988). En 1894, la producción del occidente de Venezuela era la mayor del país, sin considerar las miles de cargas en tránsito procedentes de Colombia. En consecuencia, las tierras se revalorizaban y ampliaron las tierras cultivables hacia las laderas y faldas de las montañas, se incrementó la pequeña propiedad e inmigraciones de mano de obra colombiana, aumentó la liquidez y con ello la capacidad de consumo de mercancías importadas. Los tradicionales caminos muleros y lacustres debían atender el incremento del flujo comercial. Nuevas casas comerciales extranjeras, fundamentalmente alemanas, se establecieron en el occidente de Venezuela respaldadas por el gobierno nacional. Rápidamente asumen el control de la producción y comercialización del café desplazando a otras casas comerciales extranjeras y locales.

Estos cambios se corresponden con los que se estaban gestando en el capitalismo mundial. Hacia 1860 se aceleró el intercambio de productos y mercancías al aumentar la capacidad de consumo. El proceso de industrialización, que promovió a su vez el desarrollo de la producción moderna de la tecnología del transporte, incentivó nuevas y modernas vías de comunicación. Y todo ello favoreció la especialización regional de la producción, la cual, por un lado, se correspondía con

la herencia estructural e infraestructural del pasado colonial, toda vez que en tiempos del monopolio controlado por la metrópoli, la explotación de los rubros más demandados (cacao, cuero y tabaco), también estimuló una suerte de monoproducción por regiones. Por el otro lado, el modelo económico liberal venezolano (al igual que muchas otras naciones ex coloniales), se orientaba a favorecer las inversiones de capital extranjero (dirigidas generalmente a la explotación agrícola o minera), estimulando, precisamente, la especialización productiva o los monocultivos (Hurtado, 1990; Rodríguez, 1994).

Esta especialización productiva debía apuntar a convertirse en un proceso nacional que redundara en un equilibrio mundial, de acuerdo a la escuela de Manchester, donde se argumentaba tal cosa. No obstante, este proceso resultó un desequilibrio para la economía venezolana, donde, por cierto, sólo progresaba la región cafetalera de los Andes, vinculada al tráfico ya centenario construido en torno a las relaciones andino-lacustres. Hurtado (1990: 125) llama "*estructural*" a este desequilibrio, explicando con ello las consecuencias del desplazamiento de los rubros tradicionales de la economía venezolana: cacao, cuero y tabaco (para datos cuantitativos al respecto, véase Baptista 2006).

El objetivo de estos nuevos impulsos era el de integrar con mayor eficacia los centros productores de materias primas con los mercados europeos y norteamericanos. En las tierras planas comarcanas al lago se evidenciaron estas tendencias

con el establecimiento de los ferrocarriles, mejora en los caminos, canalización de las ramificaciones de ríos e incorporación de la navegación de buques a vapor. Otros esfuerzos infructuosos fueron los intentos de abrir nuevos caminos como el de Bailadores a la Grita, Boconó a Palmarito; o para canalizar ríos como el Motatán, Chama y Grita.

El negocio del café era mucho más rentable y confiable que el del cacao. No requería sistema de riego ni grandes inversiones para preparar los terrenos; además, la necesidad de mano de obra resultaba menor y ofrecía mayores garantías de almacenaje. Estos factores, aunados al incremento del precio en los mercados internacionales, propiciaron la inversión y el tráfico del producto. El sistema de crédito se tornó más eficiente, las grandes casas comerciales establecidas en Maracaibo sustituyeron a los prestamistas y usureros. El productor era financiado por los representantes de las casas comerciales, incrementando su deuda con el consumo de mercancías en las bodegas de los comerciantes intermediarios. La cosecha de café cubría los pasivos al precio vigente, de este modo el productor asumía los costos de las eventualidades naturales o contiendas políticas y el financista-comerciante obtenía las mayores ganancias (Roseberry, 1983).

Los dividendos obtenidos propiciaron a fines de siglo, particularmente en el Táchira, cierto proceso de concentración de la tenencia de la tierra en propiedades cafetaleras en manos de empresarios comerciales alemanes de San Cristóbal y Maracaibo, algunos con sucursales en

Rubio, San Juan de Colón, Valera y Sabana de Mendoza. En este momento se destacan las firmas Münch Van Dissel y Cía, Van Dissel, Thies y Cía, Minlos Breuer y Cía, Schmilinsky y Cía, Blohm Mecklenburg y Cía, Breuer Möler & Co., Blohm & Co., entre otras (Cardozo, 1998). Las más importantes establecieron casas matrices en Maracaibo y filiales en San Cristóbal y Cúcuta para controlar la región cafetalera más dinámica; también incursionaron en otros negocios como el de la farmacia, almacenes de víveres, mercancías y boticas (Cardozo, 1998). Estos intereses se pusieron a prueba en 1874, al decidir Guzmán Blanco el cierre del puerto de Maracaibo y transferir las operaciones a Puerto Cabello. Los puertos del Sur del lago habilitados para asumir el rol de Maracaibo dieron continuidad al tráfico de productos y mercancías, aunque con mayores dificultades, por los cuatro años que duró esta medida (Urdaneta, 1991).

La dirigencia nacional dictaminó políticas sobre las comunicaciones que favorecieron innovaciones tecnológicas en la infraestructura de las comunicaciones. En sólo dos décadas la producción cafetalera de cada subregión andina y colombiana pudo acceder al sistema ferroviario que conectaba con puertos lacustres en el Lago de Maracaibo o puertos fluviales en ríos tributarios al lago. A pesar de ello, *“el triunfo de la máquina sobre el medio físico fue limitado.”* (Rodríguez, 1994: 37). Un ejemplo de esto puede observarse más allá, inclusive, de las condiciones geográficas, pues el ambiente enfermizo de la región también significó una dura barrera para inversionistas, constructo-

res y obreros: *“Las áreas enfermizas en torno a La Ceiba, Santa Apolonia, Sabana de Mendoza y Motatán, arrebataron la vida a más de uno de los participantes en la apertura de Trujillo al medio de transporte más sofisticado y costoso del siglo XIX. Paradójicamente a su llegada a Sabana de Mendoza en 1887, surge una epidemia de fiebre amarilla que a su paso devastador, siembra ambos lados de la vía de cadáveres insepultos.”* (Rodríguez, 1994: 37).

En 1881, en tierras trujillanas, se inauguró el ferrocarril del puerto de La Ceiba a Sabana de Mendoza, que se extendió posteriormente hasta Motatán. En 1893 la subregión de Mérida fue beneficiada por el ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía, construido con capital francés. En 1895 se concluyó, con capitales regionales y nacionales, el Gran Ferrocarril del Táchira entre Encontrados y La Fría, que empalmaba con el Ferrocarril de Cúcuta a través del Puerto Villamizar sobre el río Zulia, inaugurado en 1887 (Cunill, 1987: II; Church, 1984).

La eficacia de los ferrocarriles fue optimizada con la incorporación de una red de navegación a vapor que surcaba transversal y verticalmente el lago desde los puertos lacustre de Encontrados y Santa Bárbara hacia La Ceiba y de cada uno de ellos hacia Maracaibo. Las embarcaciones a vela que atravesaban el lago y los ríos no podían competir con estas embarcaciones a vapor; sin embargo, por años mantuvieron el comercio de cabotaje entre los distintos puntos del lago. A principios del siglo XX aumentaron los contratos otorgados a compañías

británicas y estadounidenses para incrementar el transporte naviero a vapor; en 1905 se incorporaron cinco vapores a la flota existente (Antonorsi, 1997: III). La infraestructura de los puertos de La Ceiba, Encontrados y Santa Bárbara, puntos de enlace y trasbordo con los buques a vapor, mejoró considerablemente para atender la creciente demanda de pasajeros, productos y mercancías.

A diferencia de los caminos de recuas, las ferrovías existentes en el hinterland marabino no presentaban ningún eslabonamiento entre sí. Esto se explica porque el objetivo que cumplía cada una de ellas consistía en conectar los centros productivos con algunos puertos fluviales o lacustres; sin embargo, los ferrocarriles no constituyeron el medio de transporte predominante, tampoco éstos fueron proyectados para competir con las vías acuáticas, por lo extremadamente costoso y difícil de construir la infraestructura ferroviaria en la vasta llanura semiacuosa que bordea al lago. Tecnológicamente, el tendido de rieles requería, previamente, de grandes inversiones y trabajos considerables en lo que toca al acondicionamiento del terreno y a la construcción de infraestructura para vincular los centros productores y/o de consumo, o los puntos de trasbordo terrestre o acuático que permitieran dicho tendido, sobre la topografía de las áreas seleccionadas para el trazado de ferrovías (Paredes, 1984).

La desarticulación entre líneas ferroviarias, que implicó la inexistencia de una red de ferrovías en ningún nivel (regional o nacional), fue el resultado de la propia estrategia económica de los

liberales del siglo XIX, desde la cual se abrían las puertas (casi con inocencia) a las inversiones extranjeras. En efecto, el capital exterior sólo buscó acelerar, dinamizar y optimizar la extracción de materias primas o productos agrícolas, y no contribuir al desarrollo de las naciones y su tecnología. Los trenes fueron una simple prolongación de los puertos (Hurtado, 1990), a pesar de representar para la sociedad en general (y para los beneficiarios en particular), la alucinación tridimensional del progreso y la modernidad, desplazando sobre rieles la llegada acelerada del futuro. Y este futuro llegó rápidamente, sí, pero de la mano del endeudamiento nacional y de la ausencia del estímulo al desarrollo empresarial¹².

Los ferrocarriles representaron la mayor inversión económica en la Venezuela del siglo XIX, sin que por ello significaran un gran impacto económico ni mucho menos social (Harwich, 1997). Sin embargo, si bien el impacto en lo social no fue significativo, queda claro (tal como se advirtió anteriormente), que el despliegue de las ferrovías, su infraestructura y la circulación de los trenes, resultó una innovación en el horizonte material y simbólico de la sociedad decimonónica venezolana. La impresión cautivadora de la máquina, la sensación que produce la aceleración, la maravilla de remontar cuestas y elevaciones sin esfuerzo físico, el acortamiento de las distancias, el nuevo espacio público que se levanta con las estaciones y la nueva dinámica social que implica ordenarse (al menos eventualmente) al ritmo de las rutas, condujeron a la construcción de nuevas relaciones y representaciones

entre las gentes de finales del siglo XIX. Es posible suponer, en consecuencia, que en aquellos paisajes que se dibujaban entre montañas y lago, allá por entre los puertos lacustres y las poblaciones andinas, ciertas incisiones en lo simbólico se estarían experimentando con el paso rítmico y ruidoso del tren. Rodríguez (1994: 35) subraya que *“...los ferrocarriles no transformaron los paisajes agrarios ni crearon nuevos espacios urbanos...”* No obstante, la presencia del caballo de hierro, a pesar de su probada ineficacia para el progreso económico general, debió resultar un elemento significativo en la representación social de la idea de progreso que la sociedad decimonónica poseía por entonces.

Al unísono de estas experiencias transformadoras de miradas se sucedía el incremento en la demanda mundial de los derivados de la caña de azúcar, el cual también había incentivado a principios del siglo XIX (con financiamiento local y luego norteamericano), el cultivo de grandes extensiones en el suroeste y sureste del lago. La producción y procesamiento de este rubro con maquinarias a vapor para su molienda introdujeron un nuevo elemento en las comunicaciones tradicionales andino-lacustres; al Sur del lago se entrecruzó a la comunicación lacustre tradicional una nueva red soportada en una flota de veleros y buques a vapor que articularon las haciendas productoras de caña de azúcar con el nuevo centro industrial de la hacienda El Banco en Bobures. En tierra firme, las vías tradicionales del circuito cafetalero, sobre todo con los ferrocarriles, dieron soporte

al tráfico de los voluminosos cargamentos de caña. Articulado el circuito cañero con La Ceiba y con Maracaibo a través de la navegación a vapor, se proveyó de mercancías y materias primas necesarias para acrecentar el negocio. Una vez procesado el azúcar en panelas y mieles, se remitía luego a Maracaibo para su exportación o comercio de cabotaje (Rodríguez, 2005).

Los caminos muleros continuaron sirviendo a la región y sus producciones, aprovechando la ruta interior longitudinal de los Andes¹³. En la elevada topografía montañosa, estos caminos posibilitaron el eslabonamiento entre el andén lacustre y la depresión del Táchira, y entre ésta última y la depresión de Carora. Esta ruta, denominada también ‘camino nacional’, fue la que se eligió posteriormente para la construcción en 1923 de la ‘Gran Carretera de los Andes’, conocida hoy como la Carretera Trasandina. El recorrido de la misma, que implicó el paso por los valles Motatán, Chama, Mocotíes, La Grita, Río del Valle y Torbes (Paredes, 1984), significó una articulación entre las poblaciones y localidades desplegadas sobre la serranía que se eleva desde el estado Táchira hasta los estados Trujillo y Lara, con sus estribaciones hacia el estado Barinas, que alineaba la circulación comercial y el abasto interno, en un sentido cardinal opuesto al que históricamente conectó a los Andes con el lago de Maracaibo.

Es importante destacar, asimismo, que el laberinto de senderos, picas y caminos que interconectan a las ciudades, pueblos y sembradíos de las montañas a través de páramos, valles y ríos, así como

las vías que descienden hacia el Sur del lago, continuaron su funcionamiento, tanto como apoyo a la nueva red, como en sostenimiento de viejas redes que continuaron colocando sus productos en los muelles a la orilla del lago. Sin embargo, el arribo de la carretera anunció la llegada de nuevos sentidos en la comunicación, ya en lo geográfico como en lo económico, pues ahora los Andes comenzarían a mirar hacia los llanos para iniciar un contacto más articulado con la capital y su creciente demanda de productos agrícolas.

A pesar de ello, hacia mediados del siglo XX, la Trasadina no había logrado integrar a los Andes en una región económica, por ser *“estados cuyas características parecidas no los hacen apropiados para servirse mutuamente”* (Perales, 1957, I: 11). Para la tercera década del siglo XX, la región económica marabina en torno al lago de Maracaibo, presentaba un boyante dinamismo (Bell, 1922); quince años después, la carretera Panamericana (1945) sería decisiva en el debilitamiento de esta región, a medida que los Andes y el Sur del lago lograron articularse con el mercado nacional sin depender, precisamente, del lago.

7. Las carreteras a inicios de la Venezuela petrolera: la transformación determinante

Aquellos cambios aportados en las décadas finales del siglo XIX, y que apuntaban al despegue de la nación hacia el progreso moderno de la mano del libre-

cambio y la especialización regional de la producción, estuvieron acompañados de la explotación de una mezcla bituminosa natural que surgió como un designio para la región y el país entero: el asfalto. De la mano de la explotación de este recurso, el occidente del país se inscribió en el mapa geoeconómico mundial. *“Las pautas ya estaban dadas: Venezuela tenía asfalto natural; ello era un hecho conocido y comprobado”* (Harwich, 1991:44). El crecimiento urbano de las ciudades europeas y norteamericanas demandaba el producto que, junto a las nuevas tecnologías de la construcción de calles, avenidas y puentes, se abría camino junto con el crecimiento demográfico, el desarrollo de las grandes ciudades de la contemporaneidad y la convicción de que la modernidad ya estaba presente en todo el mundo occidental. La sociedad venezolana de entonces, y en especial sus académicos y científicos (asociados naturales del discurso del progreso, el desarrollo tecnológico de la industria y de la explotación de los recursos naturales), guardaban una convicción al respecto: *“...esta riqueza natural se desarrollaría dentro del marco de una política general de inversión extranjera que lograría enrumbar al país hacia la ansiada y aparentemente alcanzable meta del progreso material”* (Harwich, 1991:45).

La consolidación de la actividad agroexportadora cafetalera coincidió en las primeras décadas del siglo XX con los inicios de las actividades de producción, industrialización y comercialización a gran escala de la caña de azúcar (centrales azucareros), actividades petroleras

(exploración e industria extractiva y de almacenamiento), expansión de las actividades agropecuarias del Sur del lago y Andes, y comienzos de la industria láctea (producción de leche en conserva, mantequilla, manteca y queso).

En pocos años, los cambios introducidos incidieron significativamente en las comunicaciones de la región andina lacustre por la necesidad de atender las demandas de los nuevos espacios dinamizados en la costa oriental del lago y centro del país. El lago de Maracaibo perdió gradualmente su rol como eje comunicacional articulador de la región económica, a medida que las carreteras asfaltadas hacían más operativo y eficaz el tráfico automotor por la Panamericana. Ya desde comienzos del siglo XX, la superposición en la región de los sistemas viales carreteros y ferroviarios, dividió la desarticulación entre dichos sistemas y los cambios en los sentidos de la circulación de las riquezas y de las relaciones económicas entre lago y montañas. Esta desarticulación, producto de una relación competitiva y no complementaria (Kogan, 2004) entre rieles y asfalto, afectó igualmente la posibilidad de un crecimiento económico equilibrado en la región, pues las formas modernas de comunicación y transporte, en su afán de desplazamiento de la tecnología antigua, sólo desarrollaron alternativas aisladas de colocación de productos e ingreso de intereses foráneos.

Con la construcción de la carretera Trasandina, el sentido perpendicular a la topografía de las elevaciones se vio amenazado y disminuido en su preeminencia histórica por el entrelazado longitudinal a

las elevaciones que enhebraba un circuito claramente de espaldas al lago como vía de comunicación. Esto no sucedía con las incursiones de las vías férreas, pues las mismas insinuaron una continuidad al respecto, cuando, por ejemplo, las líneas Santa Bárbara-El Vigía, Valera-Motatán-Sabana de Mendoza-La Ceiba, y La Fría-Encontrados, recorrían un trazado similar al de los circuitos coloniales que conectaban a los productos andinos con su salida al lago, exhibiendo, al mismo tiempo, la ya mencionada desarticulación entre ellas.

Esta competencia entre carreteras y rieles no solamente evidenció la anti-complementariedad entre ambas alternativas, sino el desplazamiento de la complementariedad ancestral de las comunicaciones en la región. Además, significará el principio del fin de la eficacia ferrocarrilera en todo el país, puesto que el asfalto, el combustible y la tecnología automotriz (norteamericana, especialmente), le desplazarían a su vez del protagonismo histórico que ocupó con su sonora llegada a las regiones venezolanas.

Quizás sea pertinente reflexionar acerca de lo que estos dos recursos de comunicación y transporte (el ferrovial y el carretero-automotriz), significaron histórica y económicamente para el país, puesto que el calificativo de sistema es más un lugar común que una realidad: no fue un '*sistema*' el ferroviario, toda vez que jamás estuvo articulado, ni siquiera regionalmente; y lo que se pretendió con el sistema de 'carreteras centrales' (Alegrett, 1997) también resultó un fracaso, pues tampoco se articularon para funcio-

nar de forma sistémica. Fueron intentos aislados de desarrollo económico que sólo favorecieron a las inversiones extranjeras y a intereses particulares. En ese proceso de competencias entre capitales y sus alternativas de penetración territorial, luego de 1914 (Hurtado, 1990), los medios automotores desplazarían hasta la casi desaparición a la locomoción en Venezuela.

Por otro lado, grandes inversiones en el negocio de hidrocarburos y de la caña de azúcar en el Zulia son evidencias de la fase inicial del capitalismo monopólico en Venezuela, dominado por grandes firmas favorecidas por la concentración y centralización de la producción, comercio e industrialización. La necesidad de garantizar la creciente e ilimitada acumulación de capital orientó la inversión directa de capitales a regiones donde existieran materias primas a ser procesadas con gran demanda mundial; en este proceso, los capitales norteamericanos desplazaron a los británicos, franceses y alemanes devastados por la Segunda Guerra Mundial. Hacia mediados del siglo XX las transacciones alcanzaban otros niveles al incorporarse la inversión Estatal en empresas mixtas que favorecieron la planificación de la producción, incremento de la actividad industrial y del consumo. Este proceso incidiría significativamente en la transformación de la infraestructura vial y modernización tecnológica en el sistema de transporte.

Esto se relacionó, asimismo, con los cambios en las inversiones económicas para la producción en la región del Sur del lago, lo cual determinaría, posterior-

mente, buena parte del reacomodo de relaciones regionales y de los sentidos de la comunicación y circulación comercial. En efecto, hacia 1920 en el sur del lago de Maracaibo las inversiones se concentraban fundamentalmente en cultivos donde destacaban el cacao, el plátano, arroz, maíz y caña de azúcar, los cuales se comerciaban con Colombia y Táchira, básicamente, por medios de bongos y ferrocarril, respectivamente, y piragua hacia la ciudad de Maracaibo (Bracho, 1985). La ausencia de medios rápidos de transporte y de tecnología de refrigeración para los traslados, aunado a la escasa mano de obra para la agricultura, condujeron a cambios importantes en la producción y en los rubros. Esto llevó a que los propietarios de mayores recursos invirtieran en la ganadería, a partir de lo cual desarrollaron la industria láctea, donde los quesos (que suponen menos riesgos en el transporte), predominaron en la comercialización (Bracho, 1985).

El desarrollo de la ganadería y la explotación petrolera surlaguense, condicionaron un nuevo sentido en las comunicaciones de la región, desplazando definitivamente el circuito perpendicular a las montañas establecido desde tiempos coloniales. Más aún, su influencia en los procesos económicos nacionales desvirtuó la obra monumental que significó la construcción de la carretera Transandina y atrajo, con el imán clásico del capitalismo, a que los circuitos se concentrasen en torno a nuevas vías, ahora más expeditas, en las cuales se fundían las razones impulsoras del '*Nuevo Orden Mundial*': combustible, caucho y tecnología automotriz.

En 1945 el occidente del país veía la apertura de la carretera Panamericana, con lo que se favoreció un mayor dinamismo en la economía local al propiciar la roturación de nuevos terrenos antes inaccesibles, lo que significaba mejores posibilidades de adquirir tierras. La Panamericana transformó por completo el sentido de las vías en la región, desplazando la intrincada alternativa trasmontana, el decadente ferrocarril y los antiguos senderos parameros que conducían a los productos andinos a los muelles del lago. Su propuesta topográfica fue longitudinal a las elevaciones, creando un derrotero paralelo al lago que penetra hacia las capitales de Mérida y Táchira por rutas que esquivan la perpendicularidad histórica de los antiguos senderos. Propició nuevas relaciones que no sólo fueron económicas, sino también sociales, pues de la mano de las funciones de comunicación y circulación de la carretera, surgieron nuevas fundaciones poblacionales, a partir de las cuales se prestaron y resolvieron servicios propios de las necesidades del transporte y el comercio terrestre. Un rosario de caseríos, estaciones de servicio y localidades que más tarde se convertirían en ciudades formales, florecieron a lo largo de esta nueva vía, creciendo con las migraciones e inmigraciones procedentes de los Andes y Colombia, motivados por la búsqueda de tierras para dedicarse a la cría y a la labranza. Pequeños propietarios, arrendatarios o aparceros que no competían entre sí, por el momento, se lanzaron junto con los hacendados a la aventura de amasar grandes propiedades.

Los recursos agropecuarios de mayor desarrollo y con mayores posibilidades de expansión se encontraban en las tierras bajas del Sur y Este del lago en Perijá. La 'esmeralda del Zulia' atendería la creciente demanda de productos agropecuarios y procesados. La actividad ganadera prosperaba a medida que se ganaban tierras para el pastoreo a las selvas y áreas pantanosas; lo amplio de las llanuras, abundancia de agua, feracidad de los suelos y la creciente demanda incentivaron la producción agropecuaria entre la costa Sur del lago y el piedemonte andino.

Las nuevas tierras roturadas, pobladas y carreteras, crearon un tramado comunicacional cuyo destino inicial serían los campos petroleros, donde aumentaba vertiginosamente la densidad de población; luego se orientarían a atender los mercados del centro del país (Delgado *et al.*, 1992) La Fría, El Vigía, Caja Seca, Agua Viva y Valera, se constituyeron gradualmente en nudos de comunicaciones sobre el eje vial que atravesaba los estados Zulia, Táchira, Mérida y Trujillo (Perales, 1957, I). Las relaciones entre estas encrucijadas viales parecen sugerir la configuración de dinámicas locales articuladas pero independientes entre sí, espacios económicos que funcionan bajo distintas esferas de competencia (Santaela, 1989).

Hacia fines de la década de 1950 ya se habían construido tramos de carreteras sobre antiguas rutas cafetaleras que otrora empalmaban a su vez con las vías férreas; entre los más importantes, el tramo Santa Bárbara- El Vigía, ya concluido,

y el de Encontrados-La Fría, en construcción. (Perales, 1957, I). Otras carreteras se distanciaban de las tradicionales rutas y orientaban la circulación hacia nuevos poblados, como fue el caso Valera-Mene Grande, que articularía a los Andes cafetaleros con el puerto de Palmarejo al Norte de la costa oriental del lago, punto de trasbordo del ferry introducido desde 1937; o hacia Puerto Cabello, a través del empalme de carreteras. A medida que se regulaban las comunicaciones por las nuevas carreteras entraban en decadencia los ferrocarriles. En sólo doce años dejaron de funcionar: El Gran Ferrocarril La Ceiba-Motatán en 1952, el de Santa Bárbara-El Vigía en 1954 y el Gran Ferrocarril del Táchira hacia 1965 aproximadamente (Harwich, 1997, II)

En el mismo período cesaban las operaciones de los buques que cubrían la navegación a vapor en el lago. El próspero negocio naviero dejaba de ser fructífero a medida que las carreteras eran más eficaces y rentables, pues no requerían de grandes inversiones; en 1955, cuando el Estado suspendió el subsidio, se dio inicio a su definitiva liquidación (Antonorsi, 1997, III). La flota de ferry también desapareció hacia la década de 1960, a consecuencia de la construcción del Puente Rafael Urdaneta sobre el lago de Maracaibo (1962). Las tradicionales embarcaciones a vela atendieron transitoriamente el comercio de cabotaje en el lago hasta la década de 1970, cuando la reducida demanda de los poblados lacustres no hacía rentable el negocio de las piraguas.

Al disminuir el tráfico por los antiguos caminos muleros y rutas fluviales

que empalmaban con los ferrocarriles o puertos de trasbordo, éstos comenzaron a desaparecer, retomando la densa vegetación de las selvas sus antiguos espacios, mientras que los ríos se fueron sedimentando por la ausencia de dragado y limpieza. Aparentemente, en un período de transición entre 1940 y 1950¹⁴, se entrecruzaron en la región andino-lacustre las comunicaciones tradicionales con las nuevas carreteras para el tránsito de automotores, dibujando un mapa de alternativas superpuestas y desarticuladas, donde se confundían tecnologías que se esforzaban por sobrevivir a los siglos y a los cambios de intereses económicos, con la simpleza aplanadora del desarrollo, cuya siembra de capitales siempre recoge desproporciones que arrasan con el pasado como una alfombra de asfalto que sepulta las huellas de la historia.

El sentido de la comunicación en la región andina-lacustre fue trastornado históricamente al ritmo de los intereses y de los recursos materiales desplegados para cristalizar esos intereses. Desde las redes complementarias aborígenes, donde el lago era símbolo y referente material al mismo tiempo, pasando por las actividades extractivas y de abasto en la colonia, cuando los circuitos intramontanos miraban a los muelles de Gibraltar y sus alrededores, hasta la llegada del capitalismo liberal, de la mano del caballo de hierro y la penetración carretera, la región en cuestión viró simbólicamente hacia las formas de sujeción modernas, asentadas en lecturas ideológicas y alucinadas de la realidad, confundida entre progreso y miseria, con la industria pe-

trolera, la ganadería y el Estado centralista. Mientras tanto, algunas recuas parecen todavía remontar la cuesta y perderse en la maraña de caminos que aun surcan las montañas.

8. Agradecimientos

Este trabajo es producto de la línea de investigación "Formación del Estado Nacional en Venezuela", adscrita al Centro de Estudios Históricos de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad del Zulia, financiada por el Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico (CONDES). La participación del profesor Rogelio Altez representa una vinculación con la Sociedad Venezolana de Historia de las Geociencias y con el desarrollo de sus áreas académicas en la Escuela de Antropología de la Universidad Central de Venezuela, Antropología Política, Antropología Económica y el estudio materialista de los procesos históricos y sociales. Los autores quieren dejar constancia de su agradecimiento a las instituciones que hicieron posible su participación en esta investigación.

9. Notas

1 Desde Weber hasta el presente, las ciencias sociales han comprendido que las 'relaciones', precisamente por su condición 'social', poseen 'contenidos'; es decir, no se encuentran vacías. Estos contenidos se encuentran determinados contextualmente, puesto que son los contextos los que determinan los re-

sultados históricos, y no los individuos o las coyunturas (y es ésta una premisa que está clara desde las advertencias que al respecto hiciera Marx).

- 2 Señor: "*aquel que ha mandamiento e poderío sobre todos aquellos que vienen en su tierra, e a este tal deven todos llamar señor; también sus naturales como los otros que vienen a él o a su tierra*". Tomado de: Cobarruvias, 1977: 934.
- 3 "*Estos indios se sustentaban de la pesquería y tienen en las tierras allí comarcanas otros indios sujetos que les hace labranzas de sus mantenimientos...*" Archivo General de Indias. Santa Fe, N° 51. R 2, folio 4. *Relación de Francisco de Cáceres a la Corona*. 8-5-1582.
- 4 "*Sujetar: Es rendir y domeñar alguna cosa*". Cobarruvias, (1977: 947). "*Sujetar: someter alguna cosa a su dominio señorío, obediencia o disposición...contener alguna cosa con la fuerza*". Diccionario de Autoridades, 1979: 81.
- 5 114 leguas, según Vázquez de Espinosa, 1969: 229. Más de 120 leguas, AGI, Santa Fe, 67, R3, N° 62 bis, f. 8, Probanza Mérida 14-mar-1586. 150 leguas, AGI, Santa Fe, 67, R°, N° 35, Peticiones de Alonso Arias de Reinoso 25 marzo 1609: distancias variadas entre Santa Fe y Mérida. Entre Trujillo y Mérida 23 leguas. Anónimo, 1964: 166.
- 6 Al igual que en cualquier momento o lugar del proceso colonial, las lluvias (tal como ya se ha destacado), cobraban un protagonismo determinante en la vialidad. En este circuito en particular, destaca un documento de 1676, en donde se hace mención a los "*...malos caminos de ríos de inundaciones, y por tiempos son inpertransibles [sic] en manera que ha mostrado la experiencia*

- ser imposible acudir a las necesidades espirituales...*” Archivo Arquidiocesano de Caracas, Fondo Franciscano, Expediente N° 28, *Visita a San Miguel de Río del Tocuyo*, 1676. La mención que se realiza es a los pueblos de Capadare, Carora, Guamure y Cumarebo, entre otros.
- 7 “*Canoa: embarcación que hacen los indios de una pieza y por esto siempre es pequeña la formaban de los troncos de los árboles y las había capaces de quince hombres.*” Diccionario de Autoridades, 1979, I: 117. “*Piragua: especie de embarcación que usan los indios. Es toda de una pieza y se diferencia de la canoa en ser más grande y alta y en tener quilla.*” Diccionario de Autoridades, 1979, III: 283.
 - 8 La presión por facilitar la circulación de mercancías hacia lo interno y hacia el exterior del país, hizo que las regulaciones económicas existentes durante el período colonial fueran abolidas rápidamente por la novel república. Entre 1831 y 1834, el diezmo, la alcabala y el Estanco del Tabaco quedaron derogados para siempre. Véase amplio estudio en Banco, 2006.
 - 9 Coincidiendo con las ideas de la *Sociedad Económica*, Tomás Lander, fundador del Partido Liberal e impulsor de este discurso en Venezuela, aseguraba que “*Por los caminos viene la riqueza pública a prisa si son buenos, con lentitud o retrocediendo si son malos. Ellos son medios de prosperar, como los paseos, los teatros, los acueductos, puentes, etc., son resultados o signos de prosperidad.*” Lander, 1983: 394.
 - 10 El café fue el rubro más importante de la agroexportación entre 1830 y 1920, por encima del cacao, el cuero y el ganado. En el Cuadro A-16, llamado ‘Exportaciones totales’, se aprecia esta diferencia, así como el crecimiento, lento pero exponencial a pesar de algunos altibajos, de la exportación cafetalera venezolana. Información tomada de Baptista, 2006.
 - 11 Sobre el caso de las vías de comunicación entre Caracas y el litoral central donde se halla su puerto, existe una investigación que aborda el caso con la misma perspectiva analítica que se utiliza en este trabajo: Altez, Rogelio. 2007. *Modelos en colapso: perspectiva histórica sobre la crisis del Viaducto 1 en la autopista Caracas-La Guaira.*
 - 12 La implantación de los ferrocarriles en el territorio venezolano incluyó el fracaso en el intento de desarrollo de algunas líneas y el éxito de otras ya existentes. El endeudamiento que afectó al Estado le condujo a declararse en insuficiencia fiscal, arrastrando el fracaso de las líneas y el ferrocarril como medio de transporte, Kogan, 2004). No obstante, este autor (al contrario de la mayoría de los investigadores del tema), afirma que el desarrollo de las ferrovías en Venezuela sí estimuló el crecimiento económico.
 - 13 Los ‘caminos de herradura’, como los llama José Ángel Rodríguez (1994), compitieron arduamente con el ferrocarril en la región. Esta competencia contribuiría al descenso de los ingresos en las compañías ferroviarias, especialmente en el caso de la vía La Ceiba-Motatán. Hacia 1896 y en adelante, el tráfico a lomo de mula sustrajo ganancias a los trenes al aprovechar los antiguos caminos de recuas hacia Moporo y La Dificultad. Las tarifas del ferrocarril fueron abarataadas en más de una ocasión para competir con las mulas, pero jamás lograron captar la total inversión de los productores. Entre las páginas 140 y 141 del libro de Rodríguez,

pueden apreciarse las diferencias entre tarifas (hasta 3 bolívares menos podría costar una carga sobre recuas conducida a La Dificultad), ante las cuales los productores podrían ahorrarse hasta “3 mil pesos” anuales. En respuesta, la empresa ferroviaria jamás hizo mantenimiento a los antiguos caminos (como el de La Ceiba), pretendiendo eliminar la competencia con la tracción animal. Así, muchos de esos caminos sucumbieron a la falta de mantenimiento, quedando generalmente obstaculizados por el avance de la naturaleza.

- 14 Durante los años que van desde el gobierno de Gómez hasta 1948, aproximadamente, tuvo lugar un proceso de “*decadencia de los sectores sociales tradicionales*”, junto al “*deterioro de las relaciones de peonaje, la descomposición del sector agroexportador y latifundista de la clase dominante*”, el surgimiento de un “*proletariado incipiente*” y una “*burguesía que se fortaleció y expandió*”. Véase Castillo, 2003: 15-16.

10. Referencias citadas

- ALEGRETT, J. 1997. Caminos y carreteras. En: **Diccionario de Historia de Venezuela**. 602-605. Fundación Polar. Tomo I. Caracas - Venezuela.
- ALTEZ, R. 2007. *Modelos en colapso: perspectiva histórica sobre la crisis del Viaducto 1 en la autopista Caracas-La Guaira*. Cahiers des Amériques Latines. Centre de recherche et de documentation sur l'Amérique latine, Institut des Hautes Etudes de l'Amérique latine. París - France. (Aceptado para publicación).
- ALTEZ, R.; PARRA I. y A. URDANETA. 2005. *Contexto y vulnerabilidad de San Antonio de Gibraltar en el siglo XVII: una coyuntura desastrosa*. **Boletín de la Academia Nacional de la Historia**. Tomo LXXXVIII, N° 352: 181-209. Caracas - Venezuela.
- ANÓNIMO. 1964. Relación geográfica y descripción de la ciudad de Trujillo, 1579. En: A. Arellano Moreno. **Relaciones geográficas de Venezuela**. 161-171. Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. Caracas - Venezuela.
- ANTONORSI, M. 1997. Navegación. En: **Diccionario de Historia de Venezuela**. 324-326. Fundación Polar. Tomo I. Caracas - Venezuela.
- APPUN, K. 1961. **En los trópicos**. Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela. Caracas - Venezuela. 519 p.
- ARELLANO, A. 1964. **Relaciones geográficas de Venezuela**. Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. Caracas - Venezuela.
- ARELLANO, A. 1973. **Orígenes de la economía venezolana**. Universidad Central de Venezuela. Caracas - Venezuela. 400 p.
- AUGÉ, M. 1996. **Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad**. Editorial Gedisa. Barcelona - España. 123 p.
- BANKO, C. 2006. **Política, crédito e institutos financieros en Venezuela, 1830-1940**. Academia Nacional de la Historia - Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Central de Venezuela. Caracas - Venezuela. 220 p.
- BAPTISTA, A. 2006. **Bases cuantitativas de la economía venezolana, 1830-2002**. Fundación Polar. Caracas - Venezuela. 944 p.
- BELL, P. L. 1922. **Venezuela. A commercial and industrial handbook with a chap-**

- ter on the Dutch West Indies.** Government Printing Office. Washington - USA. 472 p.
- BRACHO M., I. 1985. *La ganadería de leche en el Sur del lago de Maracaibo.* FONAIAP **Divulga.** N° 17(s/p). Marzo-abril.
- CARDOZO, G. 1991. **Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador, 1830-1860.** Universidad del Zulia. Maracaibo - Venezuela. 313 p.
- CARDOZO, G. 1998. **Historia zuliana. Economía, política y vida intelectual en el siglo XIX.** Universidad del Zulia. Maracaibo - Venezuela. 275 p.
- CARTAY, R. 1988. **Historia económica de Venezuela (1830-1900).** Vadell Hermanos Editores. Caracas - Venezuela. 331 p.
- CASTILLO, O. 2003. **Los años del buldózer. Ideología y política, 1948-1958.** Ediciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Central de Venezuela-Fondo Editorial Trópykos. Caracas - Venezuela. 232 p.
- CHURCH, D. 1984. **Santander siglo XIX. Cambios socioeconómicos.** Carlos Valencia Editores. Bogotá - Colombia. 309 p.
- COBARRUVIAS, S. 1977. **Tesoro de la lengua castellana o española.** Ediciones Turner. Madrid - España. (Original de 1611). 1093 p.
- CUNILL, P. 1987. **Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX.** Ediciones de la Presidencia de la República. Tomos I y II. Caracas - Venezuela.
- DELGADO, L.; MARÍN, H. y A. APITZ. 1992. **El Zulia y su espacio geográfico.** Academia Nacional de la Historia-Universidad del Zulia-Gobernación del estado Zulia. Maracaibo - Venezuela. 479 p.
- DICCIONARIO DE AUTORIDADES. 1979. Editorial Gredos. 3 tomos. Original de 1726-1739. Edición facsímile. Madrid - España.
- GODELIER, M. 1989. **Lo ideal y lo material.** Taurus Humanidades. Barcelona - España. 308 p.
- GUMILLA, J. 1963. **El Orinoco ilustrado y defendido.** Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela (2 tomos). Caracas - Venezuela.
- HARWICH, N. 1991. **Asfalto y revolución: la New York & Bermúdez Company.** Monte Ávila Editores. Caracas - Venezuela. 547 p.
- HARWICH, N. 1997. Ferrocarriles. En: **Diccionario de Historia de Venezuela.** 345-349. Fundación Polar. Tomo II. Caracas - Venezuela.
- HURTADO, S. 1990. **Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela: 1870-1925.** Ediciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Central de Venezuela. Caracas- Venezuela. 387 p.
- KOGAN, J. 2004. **Rieles con futuro: desafío para los ferrocarriles de América del Sur.** Unidad de Publicaciones de la Corporación Andina de Fomento. Caracas - Venezuela. 285 p.
- LANDER, T. 1983. Caminos (Fragmentos, N° 12/1835). En: **La Doctrina Liberal, Pensamiento Político Venezolano del siglo XIX, Textos para su estudio N° 4.** 394-399. Ediciones Conmemorativas del Bicentenario del Natalicio del Libertador Simón Bolívar. Congreso de la República. Caracas - Venezuela.
- LYNCH, J. 1985. **Las revoluciones hispano-americanas, 1808-1826.** Editorial Ariel. Barcelona - España. 390 p.

- MARTÍNEZ, F. 1959. **Diccionario geográfico del estado Mérida**. Universidad de Los Andes. Mérida-Venezuela. 205 p.
- MAUSS, M. 1972. **Obras**. Tomo III (Sociedad y ciencias sociales). Barral Editores. Barcelona - España. 348 p.
- MURGUEY, J. 1988. **Controversia colombo-venezolana en la construcción del Gran Ferrocarril del Táchira**. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses. Imprenta Nacional. 244 p.
- PAREDES, N. 1984. **Vialidad y comercio en el occidente venezolano. Principios del siglo XX**. Fondo Editorial Trópykos. Caracas - Venezuela. 246 p
- PARRA, I. 1985. *Las comunicaciones en el occidente venezolano: rutas y puertos. Siglos XVI y XVII*, Maracaibo. **Cuadernos de Historia**. N° 10. p. 59, 62-63. Universidad del Zulia. Maracaibo-Venezuela
- PARRA, I. 2005. *Maracaibo: de pueblo de agua a ciudad-puerto. Siglos XVI-XVII. Memorias*. **Revista Digital de Historia y Arqueología**. Universidad del Norte. Año II, N° 4. Barranquilla - Colombia. [On line] http://www.uninorte.edu.co/publicaciones/memorias/memorias_4
- PARRA, I.; URDANETA, A. y CARDOZO, G. 2005. *El puerto e iglesia de San Pedro en la costa negra del Lago de Maracaibo*. **Acervo**. **Revista de Estudios Históricos y Documentales**. Volumen IV (1): 69-84 (enero-junio). Maracaibo-Venezuela.
- PEDRO SIMÓN, Fray. 1963. **Noticias históricas de Venezuela**. Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. Caracas-Venezuela. 340 p.
- PERALES, P. 1957. **Geografía económica del estado Zulia**. Imprenta del Estado. II tomos. Maracaibo-Venezuela.
- PÉREZ de TOLOSA, J. *Relación de las tierras y provincias de la Gobernación de Venezuela, 1546*. 1964. En: A. Arellano Moreno. **Relaciones geográficas de Venezuela**. 201-212. Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. Caracas-Venezuela.
- RODRÍGUEZ, J. Á. 1994. **El paisaje del riel en Trujillo, 1880-1945**. Academia Nacional de la Historia. Caracas-Venezuela. 250 p.
- RODRÍGUEZ, M. 2005. *Génesis de un empresariado nacional: industrialización de la caña de azúcar en el Estado Zulia (1890-1935)*. Universidad del Zulia. Maracaibo-Venezuela. Doctorado en Ciencias Humanas. 382 p. (Inédito).
- ROSEBERRY, W. 1983. **Coffee and Capitalism in the Venezuelan Andes**. University of Texas Press. Austin - USA. 267 p.
- SANOJA, M. e I. VARGAS. 1990. **Antiguas formaciones y modo de producción venezolanos**. Monte Ávila Editores. Caracas-Venezuela. 289 p.
- SANTAELLA, R. 1989. **La dinámica del espacio en la cuenca del lago de Maracaibo**. Universidad Central de Venezuela. Caracas-Venezuela. 595 p.
- SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS, MEMORIAS Y ESTATUTOS, 1829-1839. 1958. **Memorias de la Sociedad Económica de Amigos del País 15 de Octubre de 1833**. Banco Central de Venezuela, Caracas. 2 Tomos. Compilación de Pedro Grases. Estudio elaborado por Pascual Venegas Filardo.
- URDANETA, A. 1991. **El Zulia en el septenio de Guzmán Blanco**. Editorial Trópykos. Caracas-Venezuela. 185 p.

- VÁZQUEZ, B. 1986. *El puerto estructurante del espacio social marabino. Siglo XVIII. Cuadernos de Historia*. N° 14: 49-50; 53-54. Universidad del Zulia. Maracaibo - Venezuela.
- VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. 1969. **Compendio y descripción de las Indias Occidentales**. Biblioteca de Autores Españoles. N° 231. Madrid - España. 577 p.
- VILA, M. 1976. **Notas sobre geoeconomía prehispánica de Venezuela**. Universidad Central de Venezuela. Caracas - Venezuela. 102 p.
- VILLANUEVA, D. y GIBAJA. 1964. Relación de la gobernación de Venezuela y los corregimientos de La Grita, Tunja, y gobernación de los Mussos. 1607. En: A. Arellano Moreno. **Relaciones geográficas de Venezuela**. 285-301. Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. Caracas - Venezuela.
- WOLF, E. 1987. **Europa y la gente sin historia**. Fondo de Cultura Económica. Barcelona - España. 604 p.