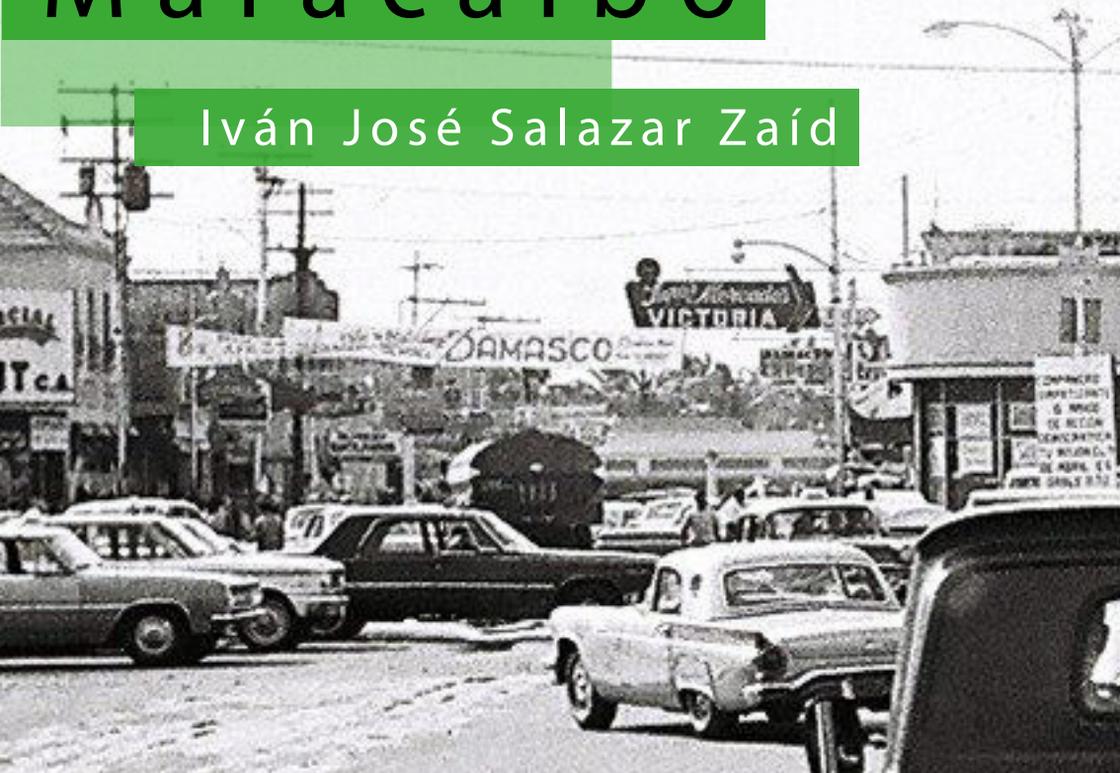




Ensayos de la Costa Oriental del Lago de Maracaibo

Iván José Salazar Zaíd



Academia de Historia del estado Zulia

Iván José Salazar Zaíd

ENSAYOS DE LA COSTA ORIENTAL DEL LAGO DE MARACAIBO

Academia de Historia del estado Zulia

Ediciones Clío



Academia de Historia del estado Zulia / Ediciones Clío

Ensayos de la Costa Oriental del Lago de Maracaibo

2022, Iván José Salazar Zaíd

2da. Edición: marzo de 2022

Hecho el depósito de ley:

ISBN: 978-980-7984-06-5

Depósito legal: ZU2022000061



Fondo editorial de la Academia de Historia del estado Zulia

Director: Juan Carlos Morales Manzur

Ediciones Clío

Director: Jorge Fyrmak Vidovic López

Esta obra está avalada y catalogada en:



Portada: Julio García Delgado

Diagramación: Ediciones Clío

Maracaibo estado Zulia, Venezuela.

Esta obra está bajo licencia: Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional



Ensayos de la Costa Oriental del Lago de Maracaibo/ Iván José Salazar Zaíd (autor).

—2da edición digital— Maracaibo (Venezuela): Fondo Editorial de la Academia de Historia del estado Zulia / Ediciones Clío. 2022.

ISBN: 978-980-7984-06-5

114p.; 22 cm

1. Historia de Venezuela. Costa Oriental del Lago de Maracaibo. 3. Zulia.

Fondo Editorial de la Academia de Historia del estado Zulia

El Fondo Editorial de la Academia de Historia del estado Zulia, busca promover las publicaciones sobre Historia local y Regional e Historia venezolana, especialmente las investigaciones que aportan conocimientos inéditos o enriquezcan la producción científica sobre distintas temáticas de la Historia.

Se persigue que la Academia de Historia del estado Zulia, genere una producción editorial propia, desarrollada fundamentalmente por historiadores, con altos niveles de calidad e innovación, tendientes a satisfacer las necesidades de acceso al conocimiento y consolidar una producción editorial para ofrecer a la colectividad en general, como aporte a sus objetivos y fines institucionales.

El proyecto nace de la confluencia de dos circunstancias que justifican su carácter netamente académico: la convicción de que todavía es posible hacer un libro de calidad, tanto en contenidos como en presentación formal, y la participación de prestigiosos historiadores en el desarrollo del proyecto a fin de garantizar un marco de seriedad y rigor científico

Juan Carlos Morales Manzur

Director del Fondo Editorial

ÍNDICE

Prólogo	9
La barra de Maracaibo. Un poco de su historia	11
El distrito insular de Toas	39
Camisetano y Mataguelo. Dos caciques de la Costa oriental del Lago de Maracaibo	50
La Virgen del Rosario de Paraute	54
Pedro Joseph de Urdaneta, el cura doctrinero de los pueblos palafíticos de la costa oriental del lago	60
El gran ferrocarril de La Ceiba	65
La empresa C.A. “La Translacustre” y los <i>ferry boats</i>	89

PRÓLOGO

Escribir sobre un pueblo, sobre una ciudad no es tarea fácil, hay que hacerlo con amor al trabajo y con mucha dedicación; sobre todo si es producto de una investigación que lo toca a uno como persona. El trabajo que hoy nos presenta Iván José Salazar Zaíd es muestra de esta dedicación. Cuando lo conocí, se encontraba trabajando en el Acervo Histórico del Zulia ordenando y procesando parte de la documentación del siglo XX del referido estado. Con su trabajo no solo le dio orden al desorden, sino que aprovechó la oportunidad para rescatar parte de esas historias que por no ser contadas se olvidan, aunque queden vestigios de ellas en documentos y periódicos viejos.

Iván José Salazar Zaíd supo provechar su trabajo y con su experiencia como investigador logró, a lo largo del tiempo, presentar algunos escritos sueltos que hoy venimos a denominar *Ensayos de la Costa Oriental del Lago de Maracaibo* y que particularmente tenemos el grato gusto de compilar para el disfrute de nuestros lectores.

Con prosa clara y amena Iván logra describir diversos sucesos que impactaron al Zulia y propiamente a la Maracaibo de comienzos del siglo XX. Entre los títulos abordados encontramos estudios sobre la Barra del Lago de Maracaibo, el Gran Ferrocarril de la Ceiba, la empresa Tras Lacustre en el Lago de Maracaibo entre otros sobre historia local y regional que el autor ha compartido con la comunidad a lo largo de su carrera como investigador.

Para el Fondo Editorial de la Academia de Historia del estado Zulia y Ediciones Clío constituye un agrado y privilegio el poder publicar ésta compilación y colocarla al alcance y disfrute de todos nuestros lectores.

Dr. Jorge Vidovic

Director de Ediciones Clío

LA BARRA DE MARACAIBO. UN POCO DE SU HISTORIA

Durante toda su historia y hasta el momento en que el estado Zulia empezó a tener un desarrollo económico importante, la barra fue el mayor obstáculo que la naturaleza ha puesto a la navegación entre el mar y el lago. Se puede definir como una especie de banco de arena que se prolonga a todo lo largo y ancho de la boca donde el lago se une con el mar, con un canal existente entre la península de San Carlos y la isla Zapara que tiene una profundidad aproximada de más de doce metros y un ancho de tres kilómetros. Es preciso destacar que la formación de la “Barra Exterior” se debe a la sedimentación de las arenas que traen consigo las aguas marinas y las que aporta la corriente que sale del lago. Al subir la marea y encontrarse las dos corrientes, la que sale del lago y la de la rama de la corriente ecuatorial que proviene del oeste, las arenas de suspensión o arrastre se depositan y forman el banco o barra que tanto dificulta la navegación.

En realidad, la barra del Lago de Maracaibo es doble. La más famosa de las dos, la barra exterior, se extiende desde la entrada del lago hacia el oeste desde la isla de Zapara, aproximadamente por unos diez kilómetros. Su conservación a buena profundidad es más difícil, ya que está sometida a mareas profundas y a vientos. La segunda barra, o barra interior, se extiende sobre el cuello de El Tablazo y tiene casi 16 kilómetros de largo (El Farol, 1951, N° 135: 4). La atención pública siempre ha estado enfocada en los móviles bancos de arena que se encuentran en la agitada región en que las saladas a azuladas aguas del Golfo de Venezuela se unen a las aguas verdosas del Lago de Maracaibo.

UN POCO DE SU HISTORIA

Alonso de Ojeda, en 1499, cuando avanzaba hacia dentro del Golfo, se admiró de que sus costas no se unían, sino que más bien se abrían y las aguas

seguían por un canal estrecho y poco profundo hacia un gran lago, “con una barra peligrosísima, pues la línea pues la línea blanca de las olas que allí estrellaban, denotaban la poca profundidad” (Besson, tomo I, 1943: 21).

La comunicación o el contacto de las aguas del Golfo de Venezuela que pugnan por entrar con las aguas del Lago de Maracaibo que luchan por salir forman una especie de combate con sus corrientes encontradas, con la potencia de sus mareas, y con el variable favor de los vientos, es lo que ha dado origen a la formación de la barra que cuenta con tres bocas: la de Paijana, al norte, la de Oríbor al Sur y la de San Carlos al Noreste. Esta última es la que se utiliza para el paso de los buques. Hay además en este problema, el inconveniente del Tablazo, que se presenta entre Punta de Palmas y la Isla de Toas, y consiste en bajos que tienen las mismas peculiaridades de la barra.

En 1598, los “indios” Zaparas que habitaban en la isla de Zapara ubicada en la entrada del lago conocían perfectamente los canales de la barra y del Tablazo, les servían de prácticos a algunas fragatas y buques que llegaban de Cartagena para que no encallaran, conduciéndolos hacia Maracaibo o Gibraltar, según fuera necesario. Este acuerdo entre los Zaparas y la tripulación de las naves marchaba muy bien, pero duró hasta que a los españoles se les ocurrió castigar a uno de los indígenas. Esto llevó a que los Zaparas decidieran no ocuparse por más tiempo de servir de prácticos. A partir de ese momento empezaron a atacar y destruir las embarcaciones que llegaban de afuera. Perjudicando de esta manera el tráfico con esos enfrentamientos que duró aproximadamente de ocho a nueve años, tiempo durante el cual los españoles consiguieron a otros indígenas de diferentes grupos que les sirvieran de prácticos a los buques que necesitaban entrar (Besson, *ídem*: 66-67)

Sobre la barra del lago, Rodrigo de Argüelles y Gaspar de Párraga, en la descripción que hicieron de la Laguna de Maracaibo (en Nectario María, 1959: 464), comentan lo siguiente:

“45° La barra desta laguna es de tres á quatro brazas, y es la barra limpia, y toda la laguna, puertos y vallas della y suelo es limpio de arena y lama; es la barra desta laguna limpia u segura, sin topadero ninguno, y asimismo los demás puertos della.”

“46° Está la boca de esta laguna al Norte, y con este viento se a de entrar por la dicha barra y a de salir con Sur y con viento Leste.”

Alrededor del siglo XVII, por ser la Barra de Maracaibo una zona neu-rálgica en el largo perfil costanero del lago de Maracaibo, se ubicaron es-tratégicamente importantes fortificaciones, construidas con el propósito de prestar un servicio activo en la defensa de esta, dado que era el paso obligado hacia el interior del lago.

En 1794, José Domingo (Rus, 1965: 24) en su libro, Maracaibo re-presentado en todos sus ramos, refiere a la Corona Española que entre los problemas que presentaba la ciudad de Maracaibo el principal era el de la entrada y salida de los barcos por la barra, que daba mucho terror y pánico a los capitanes de las naves atravesarla por los peligros que ofrecía, el poco auxilio que recibían, riesgos en que se ponían por la mala orden y el poco cuidado que existía en dicha barra, además de los crecidos costos que tenían que pagar a los prácticos y botes que existían para la ayuda y orientación de las naves en su paso por la barra. A estos señores luego de vivir la experiencia se iban escarmentados y con el firme propósito de no volver jamás. Por lo mismo Rus manifestaba a la Corona que entre las necesidades de la ciudad de Maracaibo era prioritario establecer y man-tener el buen servicio de la Barra. Para ello recomendaba: ...“un telégrafo exacto y sencillo que arregle sus novedades a la distancia de 71/2 leguas, exigiéndose sólo por este benéfico establecimiento aquella cuota que han acostumbrado dar albricias los navieros”...

Sobre el mismo tema, en otro aparte, expresaba que otra forma se solu-cionar el problema era...“proporcionando los trabajos, invenciones y árbitros útiles para ampliar y hacer mayor y seguro el canal de la expresada barra, a fin de que puedan entrar por ella embarcaciones de todo porte”... (Rus, ídem).

Desde hacía muchos años atrás, al puerto de Maracaibo no se podía en-trar sin la ayuda de un práctico. En ese sentido, Rus informaba a la Corona Española que en ese entonces existían dos prácticos que operaban desde el castillo de San Carlos, un bote que tripulaban ocho soldados y un cabo, que hacía el papel de patrón:

Luego que se avista embarcación que le hace señal de pedir práctico, sale este bote, y como el castillo de donde sale queda algo a sotavento, gasta mucho tiempo primero que llega al barco, de tal suerte que por esa de-mora muchas veces no puede entrar aquel día y le es preciso mantenerse

fuera, en paraje de tanto riesgo; desde que el barco entra en barra navega siempre con peligro evidente hasta un fondeadero abrigado, que queda más abajo del castillo de San Carlos y llaman las Casimbas; sin embargo de todos estos riesgos, y que por acaso hay barco que no toque en los bajos y venga con algún descalabro, se le hace detener por fuerza en el tránsito entre la barra y las Casimbas, dando bordo en una canal de tanta estrechez y corriente, hasta que venga el oficial que le pasa vista, y embarcando una guardia, con cuya operación sucede por lo regular no quedar tiempo al barco para llegar en aquel día al puerto, por no aventurarse a que le coja la noche en el canal o bajo de la laguna, que llaman el Tablazo, y después de tantas impacencias del capitán y riesgos, se les exige 25 pesos por el práctico y 16 por la tropa del bote (Ídem: 163).

Con esa explicación tan detallada de lo riesgoso que era atravesar la barra del lago de Maracaibo, lo que perseguía Rus era que el Tribunal del Consulado se encargara de buscarle una solución al problema tan perjudicial para la navegación, ya que, de no arreglarse, no se podría seguir fomentando el comercio y la agricultura, actividades que ya se veían gravemente afectadas.

La solución que ofrecía Rus era la de que el consulado se encargara de contratar prácticos expertos en la materia, celosos de sus labores. Estos señores debían contar con dos estacas o palos con banderillas que debían clavar en la boca de la barra, uno en sotavento y otro en barlovento, que semejaran un canal, de manera que las embarcaciones pudieran divisarlos y pudieran distinguir bien la boca de la barra y pudieran fácilmente hacer su travesía, sin ningún inconveniente. En ese mismo orden de ideas, continuaba recomendando lo que textualmente ofrecemos a continuación:

...y como estos cabezos son variables por el mucho viento y corriente que reynan allí, para mantener siempre la entrada sin variación, deben salir los prácticos de diez a quince días a reconocer los palos y mudarlos, si el fondo hubiera tenido alguna variación, y si se experimentaren muchos vientos y corrientes, harán esta salida y reconocimiento más a menudo. Lo prácticos que deben siempre asistir a la barra debe señalársele su sueldo mensual, así como ocho marineros que tripulen una lancha buena, la que debe servir para la operación que queda dicha y para sacar y llevar los prácticos quando asoma algún barco (ídem).

Pero los obstáculos naturales que presentaba la barra de Maracaibo no eran solamente los que afectaban la navegación, también los indígenas

que poblaban los alrededores de la barra eran un grave problema para los navegantes, sobre todo los zaparas, que habitaban las islas que existían en la misma barra. Estos indígenas habían aprendido a atacar las naves que pretendían entrar por la barra al lago porque sabían que en ellas venían más enemigos con el pretexto de explotarlos a ellos y a sus riquezas. Pero para el año 1608 ya los europeos habían acabado con estos pobladores originarios de la laguna cuando el Capitán Juan Pacheco Maldonado, vecino de la ciudad de Trujillo vino con un buen número de soldados cargados de armas, municiones y bastimentos con los cuales venció a los zaparas acabando con la mayoría de ellos y aquellos que quedaron vivos los trasladó a su hacienda donde los redujo a la esclavitud. De esto quedó constancia cuando el mismo rey el 23 de mayo de 1608 escribió personalmente a Pacheco Maldonado para felicitarle y agradecerle el servicio que había prestado a la real corona con el sometimiento de los indígenas que impedían la navegación con la laguna de Maracaibo (ídem: 476-477).

Aproximadamente en el año 1824, el Coronel Joly propuso al Gobierno hacer la canalización de la Barra de Maracaibo; pero el gobierno no aceptó, “basado muy probablemente en la ilusoria creencia de que ella encerraba una defensa natural del País”. Continuando con sus explicaciones, Joly explicaba que la barra, en realidad sólo “es una rémora para el progreso del Zulia; sus canales movibles son un peligro para muchas embarcaciones; y su poca profundidad alrededor de doce pies ingleses, impide la entrada de los grandes buques.” Besson, 1943: 194).

Muchos años después, en diversas ocasiones se hicieron estudios sobre la posible solución de este problema que convertiría a Maracaibo en un puerto lacustre de primer orden y permitiría a los trasatlánticos navegar hasta el sur del lago. Alrededor de once proyectos se habían elaborado con el objeto de anular el entorpecimiento que la barra representa para la libre navegación. El primero de ellos fue elaborado en el año 1863, fue un contrato concedido a Guillermo Iribarren y Guillermo Bauder para construir un canal en El Tablazo a un costo de setenta mil pesos (El Farol, 1955: 22).

Según documento del año 1872, ya existían unas instrucciones para la travesía de la barra, autoría del Capitán de Navío, Jaime Pocaterra (Guzmán, 1875:14-16), las cuales transcribo textualmente a continuación:

Documento J

Instrucciones para dirigirse a la Barra

Estando al O. Del Cabo de San Román y a distancia de doce millas, se hace rumbo al S.O. del compás, o sea 8, 49° O. Corregido, y se irá a dar vista a la Isla de Toas o Todos, por ser lo más alto por ser lo más alto que hai en aquellas inmediaciones. Dicha Isla principia a verse sobre el horizonte desde que se pican las siete brazas, y se estará entonces como a 28 millas de la Barra. En la carta está dibujada la perspectiva que se presenta con la distancia y rumbo respectivos.

Quando se haya reconocido, se gobernará sobre ella hasta sondear las 5 brazas, desde donde se verán ya la torre principiada que está en la punta occidental de Zapara, y el Castillo de San Carlos en la costa occidental de la gran boca del Lago. Luego se enmendará el rumbo O., cuidando de no bajar de las cuatro brazas, fondo arena, hasta situarse bajo el meridiano de la isleta del Bajo Seco, en donde se esperará el práctico o piloto, capeando con las muras a estribor, cuando el viento sople del primero o segundo cuadrante, o manteniéndose sobre bordos cortos hasta que llegue al costado el pailebor que conduce el práctico; para cuyo embarque hai que echar un bote al agua. En tiempo de calma suelen venir a bordo en sus botes o cayucos con canaletes.

Estando sobre Punta de España y a distancia de 6 millas al E. De ella, se gobernará al S. 22° 35' O, coregido [sic], con cuyo rumbo se recalará al N. E. De la Isleta de Bajo Seco, observando después lo establecido en la derrota anterior.

Tanto en una como en otra derrota, el fondo disminuye proporcionalmente a medida que se avanza al Sur; y será conveniente no atracar de noche la costa de la Barra, sino atravesarse o mantenerse en bordos cortos sobre las 7 brazas hasta que aclare el día: las brisas, en este Golfo son frescas y del N. E., lo cual es causa de que en la Barra y demás costas meridionales haya siempre mar ampollada, que haría mui expuesta una varada.

La pleamar en dicha Barra se verifica en los días de conjunción y oposición hasta las 5 ¼ de la tarde, y en aguas vivas sube la marea de dos a dos y medio pies; la Barra tiene en su menor agua 13 pies en la plamear y tiempo de brisas, y 16 pies en tiempo de aguas, que son en los meses de Agosto hasta Noviembre.

Es mui esencial el conocimiento de la situación de la boca de la Barra, que se haya al O. del meridiano del Castillo de San Carlos porque de no tenerlo, es seguro que podría creer cualquiera que estaba entre Bajo Seco y la costa del Este, donde se halla la torre de Zapara, y se empeñaría sobre los bajos o emprendería la entrada, y sería un prodigio que no pereziesen todos, como ya se ha visto algunas veces.

Los buques que calen desde 9 a 10 pies deben procurar su entrada en la pleamar para evitar aún el menor toque, que será mui expuesto si se perdiese el timón: en cuyo caso, por la estrechez del canal, es inevitable un naufragio.

En los meses de brisas, que son los de Diciembre hasta Junio (y a veces Julio) es conveniente partir de los puntos de recalada al Golfo, es decir de la Punta de la Macolla o Punta de Espada, al anochecer, para amanecer cerca de ella, sin exponerse a quedar fuera en la noche siguiente, en cuyas inmediaciones, por la mucha mar y fuertes brisas, no deja de ser expuesta una capa especialmente en buque de aparejo cuadro. No sucede lo mismo en los meses restantes, en que a cualquiera hora se puede recalcar en la Barra y aun darse fondo sobre las 5 brazas, hasta que amanezca.

El color del mar, que en casi todo el Golfo es verde, a inmediaciones de las costas meridionales va tomando un color barroso, que de noche blanquea tanto que parece verse el fondo; esta ilusión, y la mar que es mui picada cuando sopla la brisa, por efecto del choque de la corriente y poco fondo, suele alarmar a algunos y obligarlos a capear demasiado distantes de la Barra, exponiéndose a recalcar mui tarde al día siguiente, y perder la entrada en la pleamar.

José Pocaterra (Capitán de Navío, 1872)

ESTUDIOS SOBRE LA BARRA DEL GENERAL JOSÉ RAMÓN YÉPEZ CON LA COLABORACIÓN DE LOS CIUDADANOS GUILLERMO SMITH Y JAIME SANS

El peligro que ese movable canalizo de la barra presenta a las embarcaciones que por él salen no está en su falta de agua ni en la multiplicidad de rompientes, en razón de su larga extensión; lejos de esto, la barra tiene la suficiente profundidad para el calado de los barcos que del extranjero llegan con abundante mercadería, y ocupa un espacio tan pequeño que navegando de recalada se pasa en un momento. Se quiere saber la sonda que por término medio tiene en la pleamar la Barra de Maracaibo? Pues no baja

de doce y medio pies ingleses: agua más que suficiente para los buques que nos visitan, teniendo que atravesar los 80 metros donde se encuentra toda la atención del práctico. Pero si cuanto decimos es la verdad, no lo es menos que el peligro existe hoy más que nunca. Cual es, pues, la razón de éste? Precisamente el rumbo a que demora el canalizo y evidentemente el de su situación. Entiéndasenos bien. En 1848, cuando la escuadra del gobierno forzó el paso de la barra con tan buen éxito, estaba tendida al N. Y hoy está al N. O. muy arrimada a las tierras de la isla del castillo; por consiguiente, como los vientos reinantes en nuestra zona son del primer cuadrante, lo que se llama comúnmente vientos de la brisa, un buque al salir podía sin gran esfuerzo por más que no fuera bolinero mantener su proa al largo del canalizo recibiendo el viento del N. N. E. o del rumbo medio del primer cuadrante sin tener que bordear. Que pasa hoy? Que habiéndose movido los bajos por la acción permanente del viento, de las mareas y de las corrientes variables del Mar de las Antillas, la barra se ha movido también hasta quedar tendida al N. E. precisamente en el primer cuadrante de donde soplan los vientos de nuestra zona o sea la brisa como antes lo hemos dicho. Comprendido esto, nadie extrañará porque se demoran tanto los buques de Bajo Seco esperando un día propicio para salir, ni el peligro a que están expuestos saliendo. El práctico vive, si se nos permite la expresión a nuestro modo, con la cara al viento, aguardando con ansia que este se ronde al este, porque la barra está al N. E. y no puede orientar sus velas manteniendo la proa al largo del canalizo. Se leva al fin de Bajo Seco: si el buque es goleta que navega en cuatro o cinco cuartas y obedece con la prontitud del movimiento al timón, todo va bien y pronto queda fuera de barra, pero si la embarcación es de cruz, y necesariamente tiene que emplear algunos minutos para vivir y arreglar su aparejo en la virada que tenga que hacer sobre la barra, es claro que todo va mal, porque en los doscientos metros que de ancho esta tiene entre bajío, cuando el buque arranca o entra en camino, su popa estará tocando en las reventazones” (Besson, 1949 tomo III:503-504).

Yépez, Smith y Sans, no eran de los que creían que la Barra quedaría al fin obstruida completamente, y que el circulo de arenas movedizas que formaban sus rompientes, se convertiría en poco tiempo en una inmensa duna circular desde Zapara hasta las tierras de la Isla San Carlos. Según su opinión, la barra no desaparecería porque ésta venía a ser el resultado de dos fuerzas opuestas que, “al encontrarse en las islas Zapara y San Carlos llegaba mayor volumen de agua en un punto para salir al Saco las del lago, en las grandes lluvias, o internarse aquellas en ésta en tiempo de los brisotes” (ídem)

Al respecto, ellos también afirmaban que, sujetos como estaban a las leyes el viento, las corrientes, las mareas y las aguas: “es evidente que si hoy está la barra al N. E. mañana se puede rondar a barlovento o a sotavento, más allá o más acá buscando siempre entre ambas masas líquidas (la del saco y la del lago) su punto de concurso. Así es que, mientras éstas fatalmente forman los bajos, son también la causa del canalizo a cualquier rumbo a donde se carguen, en virtud de su equilibrio y de los movimientos lunares y en razón del rechazo que con los vientos experimentan las mismas aguas en los bancos de arena movediza que se levantan de un día para otro” (ídem).

Por lo anterior, es que finalmente afirmaban que habría siempre barra, no abrigaban ninguna duda al respecto, pero si hacían la salvedad que habría épocas de estar más o menos bien situada y de ser más o menos profunda, larga y ancha.

Las fuertes corrientes del mar de las Antillas caminan con la marea creciente en la dirección oeste hacia el Golfo de México; pero antes de llegar a ese lugar, se van repartiendo parcialmente por los diferentes canales y estrechos que encuentra a su paso en distintos rumbos. Cierta porción de esa corriente se dirige por el ancho canal de 50 millas, entre la Punta Espada y La Macolla, y que forman la entrada del Golfo de Venezuela. En aquel entonces, en ese sitio específicamente, por la poca cantidad de agua, lo encajonado de las costas y los fuertes vientos reinantes las corrientes de agua aumentaban considerablemente y buscaban una salida por la boca que forma el delta del Lago de Maracaibo. Lo anterior traía como consecuencia la formación de remolinos o hilos de corrientes que volvían en todas direcciones las arenas del mar y formaban en el fondo numerosos y extensos médanos submarinos que en los lugares bajos, como este en que el lago se une con el saco, formando pasos peligrosos denominados barras que imposibilitaban la navegación (ídem: 16-18).

CORRIENTES EN LA BARRA

Sobre esas corrientes, se decía que era extraordinaria la violencia con que entraban y salían las aguas del lago. Tanto era así, que si entraba una nave a la barra con todas sus velas, en el canal andaría con el impulso de la corriente aproximadamente a nueve millas por hora “que hacen seis y me-

dia vara por segundo: si damos al buque además por la fuerza del viento una marcha de 8 millas, resultará una corriente de dos pies por segundo (Codazzi en Besson, tomo III, 1949:506).

Por primera vez, en 1824 el Coronel Joly propuso al Gobierno del Estado llevar a cabo la empresa, que permitiera la canalización de la Barra de Maracaibo y del Tablazo, pero el gobierno no lo aceptó, por el elevado costo de la obra. Luego, en el año 1840, la diputación provincial de Maracaibo en sus sesiones del mismo año, envió una representación al Congreso de aquella época solicitándole que se ahondase la barra (Besson, ídem).

Es importante destacar que ya en el año 1827, el Coronel Agustín Codazzi había levantado una magnífica carta de la barra y del Lago de Maracaibo.

Según documento del año 1875 (en Besson, tomo III: 509-511) el ancho del canal frente a San Carlos, para ese entonces era de dos millas y frente a Bajo Seco 1463 metros. Desde allí a la barra 585 a 668 metros. El ancho de la barra era de 500 metros a lo sumo en la parte más ancha en un espacio de 26 a 33 metros. Su profundidad con “vaciante” era de siete pies y con llenante de 11 a 12 pies. En los meses de mayo y octubre tenía un “llenante” hasta 10 pies. Desde Punta de Palmas del Norte, el canal hasta Maracaibo era de más de 30 brazas. El lugar donde fondeaban las naves en la bahía tenía por término medio 20 brazas. En diferentes puntos al largo de la costa de 7, 9, 10 y 12 pies. Desde Punta de Camacho hasta Punta Icotea de 40 a 50 brazas, y desde esta última punta hasta el fondo, más de 50 brazas. En cuanto a la desembocadura, ésta se comunicaba con el mar por 13 bocas, la principal estaba dividida en dos, una desde la isla de Zapara a la de Bajo Seco, y otra desde esta última a la de San Carlos, que es por donde entraban los buques mayores. La boca principal estaba situada a los 11°, 6' latitud Norte y 5°, 5' longitud oeste del meridiano de Caracas, “pero lo preciso en que se encuentra a sotavento del castillo de San Carlos, como ahora 50 años se hallaba a barlovento, que fue por donde entro Padilla.” Las bocas de Pajana y Oribor eran otras por donde desaguaba el lago hacia el mar. Estas bocas eran las de los caños de su mismo nombre que formaban las islas de San Carlos y Zapara.

Es importante destacar que el 25 de julio de 1881 fue descubierto un nuevo canal en la barra por sotavento de Bajo Seco, que se consideró sin

peligro para la navegación, pues contaba con 11 pies de agua en la pleamar (Besson, tomo IV: 22).

En 1895, un hombre como Muñoz Tébar no podía permanecer indiferente ante el problema de la canalización de la barra, por lo que después de haber realizado un estudio detenido sobre el tema, opinó que era realizable cerrando las bocas del Pajama, Oribor y El Abra, y dejando abierta la de Bajo Seco, para que convergiendo a ella la fuerza de la corriente, ahondaría el canal. Sobre la marcha, se dirigió al Gobierno Nacional y dio inicio a los trabajos preliminares. Pero los trabajos que realizó fueron en vano, ya que el gobierno no correspondió al final a sus esfuerzos. (ídem: 114).

En 1894, el Gobierno Nacional comisionó al entonces Presidente del Estado Zulia, Dr. Jesús Muñoz Tébar, para que adelantara estudios sobre el particular. No existía una justificación de peso, la razón que hiciese inclinar definitivamente la balanza, razón que aparece posteriormente cuando la producción de petróleo empieza a superar todas las previsiones. En ese entonces el Dr. Jesús Muñoz Tébar uno de los mejores ingenieros de la época practicó unos sondeos que le permitieran conocer la profundidad existente en la barra. El resultado arrojado fue el de solo se conseguían de 11 a 15 pies de profundidad, y en el Tablazo de 11 a 12 y $\frac{1}{2}$ pies; esto en los meses comprendidos desde enero a abril, después de ese período aumentaba en algunas ocasiones un pie más.

La primera solución que se les ocurrió en aquellos tiempos era el dragado en la boca ya que ese procedimiento había dado muy buenos resultados en la canalización en general; pero según Muñoz Tébar había que tener en cuenta la agitación casi constante del mar en el paraje en cuestión. En tal sentido el referido ingeniero emitió los siguientes conceptos:

...el dragado de la Barra es imposible, dada la frecuente agitación que allí tiene la mar casi siempre, y sería inútil si pudiera hacerse en tiempos de calma porque todo lo logrado desaparecería a las primeras marejadas, por la sencilla razón de que esos bajos forman parte del régimen hidrográfico que no dejará de subsistir mientras no se alteren las actuales condiciones de equilibrio entre las corrientes del Lago y las del Mar (Ídem: 14).

Este mismo hombre de ciencia que sin ser zuliano y llegó a ser un gobernante del Estado Zulia, pensó pasar de la teoría a la práctica y ensayar

previo permiso del gobierno nacional, el taponamiento de los caños de Pajana y Oribor para lanzar por un solo canal el volumen del agua; pero muchas circunstancias de diversa índole lo obligaron a no dar forma al proyecto, muy especialmente el temor de que la nueva y única corriente tuviera tanta fuerza que “descalabrara” seriamente las costas de las isla de San Carlos y Bajo Seco, y socavara los cimientos del castillo (Ídem: 15).

En 26 de septiembre de 1900, el General Cipriano Castro, Presidente de la república, en atención a que el contrato para el servicio de remolque, boyas y faros en la “Barra”, “Tablazo” y Lago de Maracaibo era oneroso para el comercio y la navegación y por cuanto el contratista anterior no había cumplido con las obligaciones que contrajo, creó un decreto, por el cual en su artículo N° 1° se declaraba resuelto un nuevo contrato celebrado por el Ministro de Fomento, General Augusto Lutowsky para el servicio del remolque, boyas y faros en la “Barra”, “Tablazo” y Lago de Maracaibo.

Según el artículo N° 2°, el Presidente de la República dictaría por el órgano competente las medidas necesarias para la instalación del servicio de remolque y establecimiento de las boyas y faros a que se obliga el contratista por los artículos 3°, 5°, 7° y 11° del contrato en cuestión.

Para atender los gastos de construcción de las boyas, faros y sostenimiento de los servicios del remolque y de prácticos, en su artículo N° 3° decretó una tarifa de precios que la haría efectiva la Aduana de Maracaibo, con la cual, quedaba derogada la tarifa de precios del anterior contrato. Este aspecto quedó establecido de la manera siguiente:

- Por derechos de boyas: un bolívar por cada tonelada que midieran los buques que salieran por la barra de Maracaibo sin hacer uso del remolque.
- Por derecho de remolque 2 bolívares por cada tonelada que pesaran los buques que salieran por la “Barra” o entraran por ella haciendo uso de los remolcadores, bien entendido que el uso de éstos no era obligatorio.

Con el 4° artículo quedaba abolido el impuesto establecido por dicho contrato con el nombre de derecho de faro. Igualmente quedaba abolido

en el artículo 5° el impuesto que por dicho contrato gravaba las mercancías y producciones nacionales existentes a bordo de los buques que salieran por la “Barra” y que no estuvieran comprendidos en el rancho de éstos según el despacho de la aduana.

Según el artículo 6°, los buques de guerra nacionales o extranjeros: los que estuviesen al servicio de la Nación y los que hacían el comercio de cabotaje y cuya medida no excediera de cien toneladas, quedaban exceptuados de los derechos de remolque y boyas.

En cuanto al artículo 7° el gobierno por medio de los órganos competentes reglamentaría el servicio de prácticos, mientras que con el artículo 8° se derogaba la Ley de 12 de junio de 1886 aprobatoria del referido contrato y cualesquiera otras que colindaran con este nuevo decreto, de cuya ejecución quedaba encargado el Ministro de Relaciones Interiores.

El decreto en cuestión fue dado y firmado por el Presidente de la República, General Cipriano Castro y refrendado por el Ministro de Relaciones Interiores, R. Cabrera Malo, en el Palacio Federal, en Caracas a los veintiséis días del mes de septiembre de 1900. Año 90° de la Independencia y 42° de la Federación (Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, 1900: 220-221).

A principios del siglo XX, los estudios realizados arrojaban el resultado de que en realidad la comunicación del lago con las aguas del mar debió haberse formado a causa de algún trastorno sísmico que hundió gran extensión del terreno; que Capitán Chico está constituido de arenas blancas y de muy poca elevación en su superficie; que la Isla de Toas tiene una altura de 80 varas sobre el nivel del mar, y está formada de piedras calcáreas de calidad especialísima con terrenos carboníferos que hacen suponer que fuera una continuación de la Cordillera de Ciruma, separada por un cataclismo que formó el golfo; y que la de Pájaros y de Pescadores son bajas y anegadizas.

En el año 1913, se realizó en Maracaibo un concurso tendente a premiar el mejor trabajo sobre la canalización de la Barra, promovido por el periodista Eduardo López Rivas del diario zuliano “El Fonógrafo” en el cual los concursantes debían presentar un trabajo sobre el problema de la barra de Maracaibo. Lo que se perseguía con este concurso era ofrecer a través de los trabajos presentados algún proyecto viable que permitiera

solucionar de una vez por todo el problema que ofrecía la barra de Maracaibo a todo el transporte marítimo y lacustre que pretendiera entrar o salir por la misma (El Farol, 1955: 22). El jurado que conoció del mérito de los trabajos presentados estuvo conformado por Ramón Yllarramendi, Rodolfo Hernández y Eduardo López Bustamante. El premio al ganador fue de Bs. 500 según lo acordado por el mencionado diario y el autor del trabajo ganador fue Juan Besson.

En el referido trabajo, Besson se preguntaba:

¿Y será esa barrera tan poderosa que el hombre no pueda hacerla desaparecer? ¿Será tan fuerte que impida al mundo entero gozar de las riquezas de un gran pueblo, y a este pueblo aprovecharse de la necesidad que en el mundo hay de la explotación de sus riquezas? (Voz del Zulia, 1945: 12). Posteriormente, dos empresas: la Siemens Bau Unión y la Estándar Dredging Corporation presentaron proyectos sobre el mismo asunto (El farol, ídem).

En esos tiempos la sociedad marabina se preocupó mucho por levantar suntuosos edificios públicos y privados, regios institutos de beneficencia, bellos parques y estatuas, compañías bancarias y comerciales, ferrocarriles, etc., esfuerzos que aunados hubiesen sido más que suficientes para lograr la canalización de la barra ya que ese obstáculo mantenía a la ciudad prácticamente separada del mundo, dificultándose así el flujo y reflujo comercial y cultural. Al respecto, Besson se expresaba de la siguiente manera:

Hubiérase resuelto primero el gran problema de la canalización de la barra todo hubiera venido como consecuencia de la íntima y franca comunicación con el resto del mundo. Y hubieran surgido, como a mágico conjuro, estatuas, parques acueductos, palacios; pues es indiscutible que el principal problema para la mayor vida activa del Zulia, es la canalización de la barra (Ídem: 13).

En ese sentido una vez solucionado el problema de la canalización se le hubiese abierto las puertas a todo lo que fuera deseable y no existirían obstáculos que detuvieran la corriente avasalladora de la comunicación constante con el resto del mundo y el adelanto general sería el resultado inevitable que en la transformación social y material se verificaría.

Vendrían también seguramente, grandes inmigraciones de hombres de

otras tierras... a quienes nosotros como buenos hidalgos, daríamos fraternal hospitalidad. Y la evolución orgánica del pueblo seguiría en transformaciones provechosas, aprovechando la amalgama de esa heterogeneidad los factores que fueran fecundos para el progreso de la colectividad...” (Ídem).

En los últimos meses del año 1913, el ingeniero norteamericano, Lindon Bates Jr., hijo de un gran ingeniero del mismo nombre, de fama mundial, combinó los más eficaces medios con los que disponía la ingeniería de aquel entonces para vencer los obstáculos que ofrecía la naturaleza. Después de realizar minuciosos estudios en la misma barra, sobre su topografía, sus corrientes, sus mareas y sus vientos logró llegar a una solución que según él era definitiva para solventar el problema, fijando el punto más a propósito para el canal. Como fue imposible obtener en su totalidad los planes y detalles del referido proyecto solo ofreceremos textualmente algunos detalles generales del mismo:

Se hará un canal desde Punta de Palmas, que irá hasta Zapara, atravesando esta isla por la mitad y saliendo al Mar por su lado Norte con una prolongación de 3.000 pies de largo en forma de muelle sobre el mar. Este canal acortará a 8 la distancia de 12 millas hay hoy en las vueltas de recorrida, y eliminará el inconveniente del Tablazo, y al mismo tiempo el de la Barra, por el punto de salida. Tendrá de 25 a 30 pies de profundidad, 75 pies de ancho en el fondo y 300 de ancho en la superficie.

La marea tiene una corriente de 2 ½ millas por hora, y el canal proyectado la tendrá de 4 a 5 millas. Con esto se evitará no solo que las arenas del mar puedan invadirlo, sino que con la ayuda de una gran compuerta (especial invención del ingeniero) que se cerrará en las horas de la subida de la marea. Se logrará que sea menor el volumen de agua del mar que penetre, y así el agua del Lago ganará su potabilidad (Ídem).

El mismo ingeniero aseguraba que si su plan era seguido al pie de la letra, la obra no necesitaría de gastos de conservación, porque su realización estaría dispuesta de tal forma que la misma naturaleza se encargaría de conservarla y que la única protección material que habría de darle, era la de “una palizada o defensa de unas ocho millas de largo desde isla Pescadores al punto donde empieza el canal a través de Zapara, para protegerlo de las arenas que traiga la contracorriente que se establecerá contra el Ta-

blazo por el cierre de las Bocas de Paijana y San Carlos.” (Ídem). También planteaba la necesidad de proceder a la obra lo más pronto posible, porque según algunos exploradores existía el peligro de que la boca se cerrara más, ya que las islas de San Carlos, Zapara y Bajo Seco, eran “Formaciones graduales a causa de arenas traídas por la corriente del Caribe cerca de la costa y la Barra, especie de isla inconclusa, tiene idéntico origen”. (Cita tomada por el periódico Voz del Zulia de: Formación del Lago de Maracaibo, (J.L. Arocha).

Según la viabilidad del proyecto, la obra estaba propuesta bajo cualquiera de las tres bases siguientes (todo de acuerdo con los planos al efecto levantados y sometidos al gobierno nacional para su aprobación):

1°- El Gobierno de Venezuela emitiría bonos con 6% de interés al año, redimibles por él mismo dentro de un plazo racional que se fijaría de común acuerdo. El producto de la venta de los bonos, sería entregado por el gobierno a la compañía, para la continuación de los trabajos en la medida en que estos fueran verificándose. La compañía en ese caso era simplemente una compañía constructora; pero debía garantizar la obra con una garantía real y efectiva, y en cambio de dicha garantía exigía que se le dejara la explotación de ella por un lapso de tiempo que sería convenido y que no bajaría de diez años. El gobierno sería quien pagaría el interés sobre sus bonos, y la compañía distribuiría entre los dos los productos de la explotación durante los diez años. Luego de este período le quedarían íntegros al gobierno.

2°- La compañía emitiría bonos cuyo interés estaría garantizado por el Gobierno de Venezuela a una rata del 6% anual. Estos serían amortizables con un fondo de amortización mínimo de 1 ½ % al año. Los bonos hasta cubrir el total que resultara del valor de los trabajos, serían emitidos en la medida en que estos se fueran realizando y la compañía estaría autorizada para cobrar los impuestos de la Barra que debía abonárselos a una cuenta del Gobierno, hasta la cancelación total de la deuda. El gobierno en este caso no desembolsaría nada porque en realidad solamente fungiría como un garantizador de los gastos para un caso fortuito. Era por ello que la compañía exigía que se le concediera, después de haberse pagado toda la deuda la explotación gratis por un número de años que serían estimados según acuerdo con el Gobierno.

3°- La compañía se comprometería a abrir la barra y a conservar la obra en toda época sin recibir fondos ni garantía de ninguna clase, mediante una concesión concedida por un período de tiempo que le permitiría reembolsarse sus gastos y del interés de no menos del 6% anual sobre los fondos invertidos, y de la utilidad que de común acuerdo se calculase devengarían esos fondos en otra empresa cualquiera. Naturalmente ese período sería fijado de mutuo acuerdo con el gobierno y su duración dependería de la suma que se necesitaría y de las condiciones del tráfico marítimo.

En cuanto al costo de esta obra, se calculaba que lo más que podía costar, con todas las previsiones posibles serían \$ 3.000.000,00 y según los cálculos de tonelaje que pasaría por el canal sin tomar en cuenta el seguro aumento del tráfico, se emplearían unos treinta años en la amortización total de la deuda según fuese tomado el derecho a boya o el que se había pensado de \$ 2 sobre tonelaje.

Existía otra proposición de realizar dicho proyecto a un costo más económico pero que no incluía los trabajos que permitirían que la obra se conservara por si sola; de tal manera que a la disminución de capital invertido correspondería un aumento de gastos producto del mantenimiento.

Por otro lado, los costos de la obra también se abaratarían puesto que la Isla de Toas suministraría la piedra necesaria y la siembra de mangles en la boca del canal, lo que atraería las arenas movedizas y con sus raíces, esta planta la convertiría en muro protector, o sea que además de la utilización de la tecnología y los recursos naturales de la región también se aprovechaba la acción de la naturaleza en la aplicación del proyecto.

Las ventajas que según Besson, (trabajo citado) ofrecería la canalización de la barra eran innumerables. Maracaibo dejaría de ser puerto apartado donde el servicio del comercio se hacía por una sola línea de pequeños vapores y pasaría a ser un puerto mundial, que daría acceso a vapores de gran calado con una bahía y un puerto bien resguardados que incidirían en el desarrollo de la producción agropecuaria y del intercambio comercial de la región. En ese sentido refería que:

Es indudable que el comercio se multiplicaría en una escala imposible de calcular. Todas las cargas que actualmente son trasbordadas a Curazao, La Guaira y Puerto Cabello por los grandes vapores vendrían directamente, y por razón natural au-

mentaría la exportación hoy limitada a pocos artículos por falta de facilidades y consecencialmente aumentaría la impostación. Y en la necesaria construcción de muelles, dársenas, diques, etc., para el incremento de la navegación y luego en el desarrollo de la agricultura de la industria y explotaciones diversas; el pueblo encontraría bastante trabajo para resarcirse de sus años de escasez.

La comunicación del lago con el mar hacia el norte no tuvo al principio la configuración que tenía ya para la década de los años 20 del siglo XX. En aquel entonces era mucho más ancha aunque siempre de poca profundidad.

La canalización de la Barra ha respondido siempre era una constante aspiración económica del pueblo del Zulia y estados vecinos, pues su realización significaba, al establecerse a través del lago el transito regular de barcos de gran calado, la diversificación y desarrollo del comercio, la intensificación en toda escala de la producción agrícola y pecuaria y el abaratamiento de los fletes.

El primer decreto del Gobierno Nacional para formalizar los estudios se dicta en enero de 1936, creándose al efecto una comisión especial compuesta de ingenieros, la cual fue nombrada en la administración del General León Jurado para que hiciera un nuevo estudio sobre la canalización de la barra (El Farol, ídem).

UN MODELO DE LA BARRA DE MARACAIBO

Con el objeto de encontrar una solución al problema que presentaba la barra para la navegación de gran calado que se dirigía a los puertos del Lago de Maracaibo, la Estación Experimental de Vías Navegables del Gobierno de los Estados Unidos, ubicada en Vicksburg, Estado de Missisipi, construyó un modelo de la Barra de Maracaibo en el que debían realizarse experimentos para el Ministerio de Obras Públicas de Venezuela. Los experimentos iniciados en 1936 y culminados en 1938, revelaron la posibilidad de poder crear a través de la barra otra vía de salida más favorable. Al efecto, a fines de 1938, se excavó otro canal el cual resultó satisfactorio hasta la fecha en que salió a la luz pública esta información¹.

1 La información fue obtenida de un artículo cuyo autor es el Director de la Estación Experimental de Vías Acuáticas del Gobierno de los Estado Unidos, en Vickburg, Paúl W. Thompson, traducido de "Engineering News-Record", y su título es: La Barra de Maracaibo, publicado en la revista El Farol, Créole Petroleum Corporation N° CLIX - Mayo 1955 - Año XVI, p. 3 - 4.

El propósito del modelo se limitaba a establecer los méritos relativos de los varios planes propuestos para mejorar la situación e indicar sus efectos absolutos. Específicamente, se proyectó averiguar lo siguiente: 1) La posibilidad de que ocurriese una ruptura bajo las condiciones existentes; 2) Los efectos de una ruptura ya fuese bajo las condiciones existentes o como resultado de mejoras que fuesen llevadas a cabo, y 3) El sitio más ventajoso para una ruptura, y la manera más ventajosa de efectuar esa ruptura. Se tomó en cuenta que de los estudios del modelo podrían esperarse resultados cualitativos únicamente (El Farol, 05-1955: 3-4).

Los ensayos abarcaron el análisis individual de doce planes diferentes. Entre las variaciones que distinguen cada uno de los planes pueden citarse: el uso de un buque-tanque en lastre para desarrollar nuevos canales; el uso de una draga; el uso de palizadas de encauzamiento; y la localización y alineación de nuevos canales a través de la barra.

En ninguna de las pruebas pudo provocarse una ruptura sin ayuda externa y ninguno de los canales ensayados en el modelo pudo mantenerse intacto. En cada caso el estado del canal dependió de la acción de aflojamiento del material en el lecho por la acción de las hélices o dragas.

A finales del año 1938, poco después de haber terminado las pruebas con el modelo, se instalaron en el lago otras obras semejantes a las ejecutadas en conexión con el ensayo en cuestión. Toda la navegación fue desviada del viejo canal (occidental) al nuevo (oriental). El desarrollo y mantenimiento de los nuevos canales prosiguió con la ayuda de una draga de tolva que fue bautizada con el nombre de "Jamaica Bay".

Los estudios de verificación obtenidos periódicamente del Lago daban en ese entonces los siguientes resultados: 1) El canal occidental se llenó completamente de arena, casi al igual que lo indicado por la prueba; y 2) el canal oriental sigue abierto, pero sin dar señales de un rápido y vasto desarrollo como se observó en la prueba. Según lo previsto por el estudio del modelo, las condiciones del nuevo canal eran más económicas y menos arriesgadas que las que existían en el viejo canal a través de la barra, y así se logró un mejoramiento en la navegación de la Barra de Maracaibo (ídem).

En 1937, el Presidente de la República, General Eleazar López Contreras, viendo que el Reglamento de Servicio de Pilotaje de la Barra y Ta-

blazo de Maracaibo adolecía de algunas deficiencias que era preciso corregir cuanto antes, procedió a ordenar la redacción de uno nuevo, que entró en vigencia el 14 de agosto de 1937 (Polanco, 1988: 52).

Después colaboró especialmente el General Charles W. Kutz, del cuerpo de ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, quien viajó por la Barra de 1938. Posteriormente presentó un informe que fue punto de partida para la realización de la obra, el ingeniero Coronel Ernst F. Robinson, también del ejército de los Estado Unidos y en su carácter de Jefe de Comisión de los trabajos en la Barra (El Farol, ídem).

Ese mismo año, el topógrafo, escritor, e historiógrafo, Christian Oldenburg, zuliano nacido en Los Puertos de Altigracia, presentó antes las autoridades un trabajo sobre la barra en el preciso momento en que se encontraba en condiciones difíciles que amenazaban su obstrucción esa única vía que permite la salida desde el lago hacia el mar. Según Christian, dichas condiciones eran cuestiones de tomar muy en cuenta, cuanto que los resultados de lo que venía sucediendo todavía podían ser aprovechables practicando inclusive una canalización menos costosa que permitiría obtener una vía permanente y accesible a toda clase de navíos.

Como el proyecto sobre la canalización de la barra de Maracaibo Oldenburg, es tan extenso se hace imposible ofrecerlo en este trabajo en su totalidad. Por lo que trataremos de ofrecer algunos detalles del mismo, que creímos conveniente destacar en este trabajo.

En relación al problema, él planteaba que era sabido que a los lados de la mayor parte del canal principal, lo mismo que en los lados de los otros canales menores, tanto al norte como al sur de San Carlos (Barra y Tablazo), la profundidad era tan escasa que en muchas partes el fondo quedaba descubierto con la baja marea de modo que casi se podría ir caminando desde Punta de Palmas hasta San Carlos y otras partes mar afuera al menos que lo impidieran unos pocos y cortos trayectos de relativa profundidad. Pues bien, según Oldenburg las mismas condiciones hidrográficas y topográficas indicaban lo que podría hacerse para resolver el problema: “aprovechar y perfeccionar lógica y económicamente la obra de la naturaleza y de otras causas artificiales.” (Panorama, 22-02-37: p.1 y 6).

Por otra parte, entre sus planteamientos afirmaba que si esas vías o esdrías hubiesen estado encausadas entre altas orillas pobladas de vegetación serían permanentes como los profundos caños que desde el lago van al mar, bordeados de manglares, “encruzados” forzosamente entre sus defensas naturales:

Por eso, las márgenes o barrancas del canal principal podrían hacerse con la tierra inmediata que hay a sus lados y en el fondo, ejecutando un dragado general de la vía y con ello utilizar el material desalojado de su lecho para formar diques de tierra que encaucen las aguas y defiendan el canal. Dichos diques o bancos de arena formarían islas artificiales cuya superficie se conservaría y podría aumentarse con muellecitos de estacas como los que se ven en las orillas del lago evitando la abrasión y cobrando terreno. En ellas podría plantarse arboledas de cocoteros y otras especies productivas, principalmente de las que echan fuertes y profundas raíces, que contribuirán a darle firmeza, altura y estabilidad a los terrenos (Panorama, ídem).

En relación al canal que para ese entonces estaba en servicio, afirmaba que era sinuoso y angosto en varias partes y podría hacerse en él, desviaciones que facilitarían aún más la circulación de las aguas, acortando la distancia, simplificando las maniobras de la navegación y evitando peligros, y si las condiciones naturales de la región bien aprovechadas eran propicias, que según su opinión no era difícil demostrarlo, para la mejor solución del problema, no sería imposible la apertura de la barra por medio del sencillo sistema de canalización que proponía.

Para la parte del mar, planteaba que “varios son los lugares que podrían ser canalizados, haciendo acortamientos de longitud y aprovechando trayectos de profundidad y otras conveniencias aparentes.” (ídem).

A consecuencia de la rotura de Zapara, hecho natural que en ese entonces se dio, se originó en la barra un canal que venía sirviendo para el tráfico y el cual era de la preferencia de Oldenburg, para el desarrollo de su proyecto, debido a que según sus estudios realizados en el área, había dejado de existir una corriente naturalmente más intensa que se precipitaba por una ancha boca, única en amplitud comprendida entre Zapara y San Carlos; las aguas tomaban entonces dos grandes y abiertas direcciones que se bifurcaban y se repartían, y la fuerza de la corriente anterior quedó dis-

minuida, por lo cual había decrecido el gran flujo que contrarrestaba con mayor fuerza los vientos y marejadas del norte y del noreste y se abría paso más libremente para dar lugar a la presencia de un canal directo al norte, que servía entonces para la navegación. Debido a todo eso, él afirmaba que el canal que bordeaba en gran extensión la costa de San Carlos se hizo más accesible, mientras que desaparecía ventajosamente su confluente (el canal entre Bajo Seco y San Carlos) al unirse dichas islas. (idem).

El canal en referencia fue aprovechado para abrir una nueva ruta que era la que se utilizaba en esos tiempos. La creciente navegación por el mismo contribuyó a ahondarlo con sus propelas, pero su profundidad con el tiempo se fue alternando, porque no se tomaron las precauciones para conservarlo.

En los años: 1938, y 1939, también se iniciaron una serie de trabajos al respecto. En 1943 y 1947 se volvió a tocar el tema, sin embargo, hasta el año 1937 no se habían culminado los trabajos de apertura de la Barra de Maracaibo. La Cámara de Comercio de Maracaibo, interesada en ver culminada la obra en cuestión, constituyó una “Comisión Especial Pro Apertura de la Barra”, el día 14 de septiembre de 1937, la cual fue organizada por la misma cámara, con el objeto ayudar en las labores que se venían realizando con intensidad y perseverancia en todo sentido, con el único propósito de ver culminada la magna obra. Esto se lo hicieron saber al Presidente del Estado Zulia, Dr. José Encarnación Serrano al otro día de su creación, en comunicación (oficio) N° 351, dirigida por el Presidente de la Cámara, ciudadano, Samuel Belloso, de fecha: 15 de septiembre de 1937 (A.H.Z.), donde se le informaba que la cámara contaba con una oferta que les hizo el Presidente de la República, General López Contreras en una recepción que le ofrecieron en el Club Comercio, por lo que esperaban que tuvieran el visto bueno del Ejecutivo del estado (Belloso, Samuel. Barra de Maracaibo. 1937. Sep.15. (Oficio remitido por el Presidente de la Cámara de Comercio de Maracaibo, al Presidente del Estado Zulia, Dr. José Encarnación Serrano. Maracaibo).

Como paso inicial para la solución del caso se construyó un modelo o maqueta a escalas de la parte externa de la barra. Esta labor fue realizada por los ingenieros militares norteamericanos en Veecksburg (Missisipi).

En la maqueta se podían apreciar los efectos de las mareas, de las corrientes lacustres, de los efectos del viento y demás elementos naturales que de una u otra manera podrían influir en algún aspecto al momento de realizarse la obra. El trabajo en Veecksburg se había comenzado hacía aproximadamente cuatro años y se terminó en 1938.

Las labores de apertura de la Barra de Maracaibo se iniciaron de nuevo el 19 de diciembre de 1938, con la actividad del vapor tanque “San Carlos”, encargado de ir y venir por toda el área que conformaba a la barra para de esa manera poder ir abriendo adecuadamente el canal provisional que aseguraría la navegabilidad de la vía “durante la estación de los brisotes de ese año”. El “San Carlos” abrió sus operaciones con un calado de 5 pies y 4 pulgadas en la proa y de 9 pies y 3 pulgadas en la popa. El calado del mismo se fue aumentando gradualmente hasta que alcanzó los 11 pies y 3 pulgadas.

Antes de suceder esto, la draga “Invercaibo” había iniciado sus trabajos el 10 de octubre de 1938, habiendo movido una respetable cantidad de metros cúbicos de arena. Esta draga luego de haber terminado la profundización del canal exterior fue enviada a la isla de Aruba para realizarle una serie de ajustes. Luego de ser reparada fue puesta en acción en el dragado del sector del tablazo.

En marzo de 1939, se dieron por culminados los estudios que venía realizando el Ministerio de Obras públicas en relación a la apertura de la llamada Barra de Maracaibo. Las primeras labores fueron realizadas por un Ingeniero contratado para lo mismo. Para ese entonces, la población económica y comercial del Estado Zulia esperaba que muy pronto se le diera inicio a tan esperada obra que redimiría al occidente del país de los obstáculos naturales que restringían agudamente su desarrollo económico. Es por eso que la Diputación Provincial pidió al Congreso que ejecutara la canalización de la barra, por ser una necesidad pública nacional (Besson, 1943: 312).

Mientras tanto, el canal principal en la parte exterior de la barra se venía desviando hacia el oeste y a su vez perdía cada vez más la profundidad necesaria lo que hacía cada día más difícil y problemático la navegación durante los últimos tiempos, hasta el extremo de que el hecho llegó en cierto momento a causar cierta alarma. Debido a esta situación, las com-

pañías petroleras que realizaban actividades de perforación en la región zuliana se avocaron a cooperar con el Gobierno Nacional, lo que permitió iniciar un trabajo preeliminar que asegurara la navegabilidad entre los puertos ubicados en el Lago de Maracaibo y los puertos allende de la barra.

La situación anterior fue el motivo principal para que se realizara el referido estudio con miras a desarrollar un proyecto completo que permitiera la apertura completa del obstáculo natural que se interponía entre la Región Zuliana y el resto de Venezuela y el mundo.

En 1947, cuando ocurrió un movimiento extraordinario de las arenas, comenzó a llenar el canal con tanta rapidez que el tanquero convertido en draga no pudo, por si solo, conservar una profundidad satisfactoria. Debido a la situación, se fletó una draga del ejército norteamericano para que ayudara en el trabajo durante el tiempo que fuese necesario.

En enero de 1948 es cuando sale un aviso oficial que convocaba a los contratistas para la licitación de las obras destinadas a dragar 53.500.000 de metros cúbicos de tierras y a la construcción de dos “tajamares” con una longitud individual de 4,600 m. La obra tenía que quedar terminada en un plazo estimado en tres años. El costo se calculaba en 30.000.000 de bolívares. Para el momento la situación se mantenía igual y la barra seguía siendo el obstáculo de siempre.

En vista de esto, las empresas petroleras afectadas por la situación, y por el interés que tenían en poder dar fácil movimiento a sus buques cisternas, procedieron en forma continua a la limpieza del paso de la barra, el cual fue llevado a una profundidad de 21 pies en la marea alta. Esta labor interrumpida permitió el paso de los buques tanques con 19 pies de calado y buques mercantes con 17,5 de calado que necesitaban dejar, por lo menos, 3 libras por debajo de la quilla. Los buques con calado de 21 pies a plena carga aún no podían entrar al lago ya que para que eso fuese posible se debía profundizar en tres pies más el paso de la barra.

Según Besson, (ídem, tomo V: 179), La canalización de la Barra de Maracaibo permanecería sin realizarse hasta que, con motivo de la celebración del 450° Aniversario del descubrimiento del Lago de Maracaibo en 1949, se firmó un contrato para la realización de la gran obra con una compañía extranjera.

Entre 1948 y 1950, los trabajos que se realizaron en el puerto de Maracaibo con el propósito de ampliar y mejorar sus instalaciones, fueron un malecón de concreto armado, un nuevo muelle de cabotaje, la extensión del antiguo muelle de cabotaje y el dragado de la rada. Este dragado alcanzaba hasta los 25 pies, pero los muelles y malecón fueron construidos previendo el dragado de la bahía hasta los 33 pies, en el caso de que se resolviera en forma definitiva el problema que planteaba la barra.

En 1950, todavía muchos estudiosos del problema, creían que el motivo de obstruirse El Tablazo y la Barra se debía a la tierra que las corrientes del lago lanzaban hacia el mar, chocando con las corrientes marinas, dando lugar a la formación de bancos. Pero en el año 1954, el Dr. Pedro Ignacio Aguerrevere, del Instituto de canalizaciones y quien había estudiado el problema desde hace años, estimaba que la obstrucción se debía a un hecho prehistórico, producto de la arena que el viento y el oleaje empujaban a lo largo del litoral coriano hasta depositarla en la Barra. Al sedimentarse la arena, los bancos submarinos impedían la navegación.

Tomando como punto de partida los estudios hechos por el Ingeniero Coronel Robinson y adicionados por ulteriores modificaciones, dentro de la orientación técnica trazada por el Instituto de Canalizaciones, y según contrato establecido con la empresa Fomentadora de Venezuela Occidental S.A., el Gobierno Nacional acometió en la década de los años 50 la empresa del dragado lo cual fue financiado por las compañías Cróele Petroleum Corporation, Compañía Shell de Venezuela, Mene Grande Oil Company, Texas Petroleum Company y Richmond Petroleum Company por un monto de Bs. 74.500.000. La Contribución de la Cróele fue de Bs. 30.000.000. Posteriormente el Instituto de Fondo de Ahorros de los Empleados de la Cróele ofreció al Gobierno suscribir una nueva emisión de bonos por Bs. 22.500.000, la cual fue aceptada.

El Instituto de Canalizaciones arranco con el dragado de El Tablazo (canal interior), luego el dragado del canal que va de la isla Zapara al Golfo de Venezuela (canal exterior), la construcción de un malecón Y al levante de este canal con el fin de evitar la invasión de la arena. El canal de El Tablazo, primera etapa de la obra se inauguró el 7 de diciembre de 1954. Medía este canal 22.560 km. Y tenía una anchura de 182.88 m. Fue necesario dragar 30.368.000 m³.

Finalmente, para finalizar la construcción de la Barra de Maracaibo se culminó la construcción del canal exterior que tenía una medida de 11 km. Y el malecón del este con una longitud de 3,100 km. que necesitó 1.200.00 toneladas de roca que era extraída de la vecina isla de Toas. La anchura del canal exterior era de 304,8 m. y se dragó un volumen de 18.500.000 m³.

En la década de los años 50, cuando por primera vez se comenzó el dragado, la profundidad en el canal principal de la barra exterior era de solo 3,5 metros. Después de 12 años de trabajo, el canal paso a tener una profundidad de 6,5 metros, y por la mayor eficiencia de la draga que se puso en servicio el año 1950, llegó a una profundidad de 7 metros a fines del mismo año, y a profundidades cada vez mayores, tiempo después. Con esta última profundidad pudieron pasar desde el mar hacia el lago y viceversa tanqueros de 10.000 toneladas y barcos de carga de unas nueve mil toneladas (El Farol, 1951, N° 135: 3).

En esos tiempos, el dragado lo efectuaba una draga moderna la “Sandpiper”, especialmente diseñada por ingenieros marítimos de la compañía Esso para trabajar ininterrumpidamente día y noche en el lago de Maracaibo. Fue entregada por los astilleros canadienses en 1950 y tenía una capacidad de 1.100 metros cúbicos de arena (ídem). La draga estaba dividida en varios compartimientos o tolvas separados y hacia los cuales se arrastra la arena. Cada una de las tolvas de la draga tenía capacidad de 125 metros cúbicos. Para recoger la arena deja caer sus cabezas de arrastre dotadas de púas de acero al fondo, las cuales descendían unos siete metros de profundidad. Esta iba excavando la arena, que era aspirada luego por la tubería de dragado y llevada al barco. Cuando la draga se encontraba completamente cargada de arena extraída de la barra, tomaba rumbo a alta mar, para botarla en aguas profundas. Para vaciarlas se habría un compartimiento situado en su fondo (ídem).

El hecho de que, con esta obra de apertura de la barra pudieron entrar al lago los grandes transatlánticos, por una parte aseguró a la región zuliana un mayor desarrollo económico sobre todo en lo que respecta al mercado internacional de los hidrocarburos, pero por la otra trajo como consecuencia la salinidad de las aguas del lago y por ende las de la cuenca del río Limón, lo que ha venido en menoscabo de las tierras que se irrigaban con estas aguas,

hasta el punto de que el área de cultivos se ha reducido debido a la salinización de aproximadamente 30.000 hectáreas (Salas, 1982: 183).

En 1982, el Instituto de Canalizaciones estaba realizando un trabajo en la Barra de Maracaibo de tal envergadura que modificaría las condiciones actuales del estuario del río Limón. Dado a la magnitud de la obra Salas R. Jesús, en su obra *El Zulia: análisis de una región en desarrollo* (ob. Cit.:259): refiere que “Sería conveniente analizar su incidencia en bien de la economía regional y nacional”. Viéndolo desde ese punto de vista, la culminación de esta magna obra le permitió a los estados Zulia, Trujillo, Mérida y Táchira y otras regiones vecinas disponer de una vía segura y directa hacia el mar. Por ella empezaron a ir hacia los mercados mundiales el petróleo y sus derivados cuya estimación para la época en que se culminó la obra se calculaba en más de 23 millones de toneladas métricas con un monto que excedía de los 900 millones de bolívares, y la producción agropecuaria e industrial apreciada para 1953 en 370.000 toneladas métricas con un valor de más de 121 millones de bolívares (El Farol, ídem: 23). A sus ves, por esta vía se amplió el comercio de importación en el occidente del país, cuyo principal centro ha sido siempre Maracaibo.

FUENTES BIBLIOGRAFICAS

Documentales

Oficio del Presidente de la Cámara de Comercio, Samuel Belloso, de fecha: Maracaibo, 15 de septiembre de 1937, dirigido al Presidente del estado Zulia, General José Encarnación Serrano, relacionado con la apertura de la Barra de Maracaibo (A.H.Z.).

Oficio de la Cámara de Comercio de Maracaibo, dirigido a José E. Serrano, Presidente del Estado Zulia, de fecha: 15 de septiembre de 1937. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela. Tomo XXIII – Año 1900, edición oficial, Imprenta Nacional, Caracas, 1903).

Guzmán Blanco, Antonio. Apuntes estadísticos del Estado Zulia. Formados de orden del Ilustre Americano General Guzmán Blanco, Presidente de la República. Edición oficial. Imprenta de “La Opinión Nacional”, Caracas, 1875.

Bibliográficas

Besson Juan. Historia del Estado Zulia, tomos I, 2, 3, 4 y 5, Editorial Hermanos Belloso Rossell, Maracaibo-Venezuela, 1943.

Nectario María (Hno.). Los Orígenes de Maracaibo, publicación de la Junta Cultural de la Universidad del Zulia N° 2, edición cortesía de la Compañía Shell de Venezuela, Cróele Petroleum Corporación y Mene Grande Oil Company, Talleres Gráficos Juan Bravo, Madrid, 1959.

Polanco Alcántara, Tomás. Homenaje al General Eleazar López Contreras, Banco Central de Venezuela, Talleres de Gráfica La Bodoniana, C.A., Caracas, 1988.

Rus. José Domingo. Maracaibo. Representado en todos sus ramos. Universidad del Zulia, Dirección de Cultura, Maracaibo, 1965, P.p. 163-165.

Salas Ramírez, Jesús M. El Zulia. Análisis de una Región en Desarrollo, Litografía Manzan S.R.L, Maracaibo 1982.

Vila, Marco Aurelio. Aspectos Geográficos del Zulia, Corporación Venezolana de Fomento, Imprenta Nacional, Caracas, 1952. p.52

Hemerográficas

Boletín de información de la Cámara de Comercio N° 9, Maracaibo, 16 de marzo de 1939

El Farol. N° 135 – Año XII, 1951.

_____. N° CLVI - Febrero 1955 -Año XVI.

_____. N° CLIX- mayo 1955 - Año XVI.

Nosotros. Revista de Lagoven, filial de petróleo de Venezuela, PDVSA, abril de 1931. Artículo: Las Fortificaciones de la Barra de Maracaibo, P.p. 24 y 25.

Voz del Zulia. Año VIII. Caracas 31 de mayo de 1945, N° 140. Artículo: La Canalización de la Barra de Maracaibo. Primer premio en el certamen de la canalización de la Barra.

EL DISTRITO INSULAR DE TOAS

A través del estudio del proceso histórico que ha venido viviendo la región zuliana, podemos palpar en cierto modo la manera en que han sido explotadas las riquezas que tiene en su seno isla de Toas, y cuales han sido los beneficios que estas riquezas han aportado a los intereses del estado Zulia y de Venezuela. El resultado de esto es que, desde que se empezaron a explotar las riquezas naturales de la isla (aproximadamente siglo XIX) en ningún momento ha habido una justa distribución de dichas riquezas, porque con casi nada se ha beneficiado a esta isla, para su propio bienestar, con los ingresos que se han obtenido con la explotación de sus ricas canteras de piedra calcárea y demás yacimientos de minerales,. Esto último, queda manifiesto en el poco progreso y desarrollo económico alcanzados en tantos años de continua explotación.

La tradición popular refiere que esta isla le debe su nombre a un cacique indígena que la habitaba antes de la llegada de los europeos. En 1830 fue habitada por Don Diego Espinosa y Don Agapito Valbuena, primeros fundadores de la actual población y en 1890 fue elevada a la categoría de Municipio.

Los indígenas que poblaban Isla de Toas ubicada al noreste de El Moján eran conocidos con el mismo nombre de la isla. Según Ernst (en Besson, 1943: 109), “... no es nada imposible que estos indios tuvieran conocimientos de los depósitos de carbón que existían en la isla y que de esa circunstancia podría provenir el nombre de Toas, pues ‘trihab’ en guaraní significa ‘negrura’ de la raíz ‘u’ (negro) que da ‘tug’ (estar ennegrecido) por el humo o carbón.”

En la Descripción de la Laguna de Maracaibo hecha por Rodrigo de Argüelles y Gaspar de Párraga en el año 1579 (en Besson, 1943: 329), sobre Isla de Toas refieren lo siguiente:

A la boca desta laguna hay una isla que parte la laguna en dos bocas, que de la una banda abate la laguna en ella y en la otra la mar salada: esta isla se llama la isla de Tua; no se alcanza porque es una isla alta en el medio, y por las faldas de lo alto es todo sabana; puédese criar en ella ganados y animales; en ella tendrá dos leguas de box; la una de las bocas que arriba decimos desagua á la mar dos leguas á donde desagua la otra; por la una de ellas no pueden entrar sino barcos pequeños...²

En el cerro El Vigía, que tiene una altura de 125 metros, se descubrió un manantial de agua dulce que abastecía a toda la población insular. La abundancia y buena calidad de la tierra arcillosa de la isla permitió que se estableciera en ella una importante industria de alfarería que fundó Miguel Ángel Nava Rincón. También existía la creencia de que en isla de Toas existían yacimientos de petróleo y cobre que no habían sido explotados.



Isla de Toas, perteneciente a Venezuela, está anclada en el corazón del Lago de Maracaibo y ubicada en el Municipio Almirante Padilla del Estado Zulia. (Carlos Luís Nava Molero)

Sobre la isla de Toas, F. Benet, en su Guía General de Venezuela, dice textualmente lo siguiente:

En esta isla se encuentra piedra calcárea de gran calidad, y en la costa septentrional de ella, a pocos metros de distancia de la orilla del lago, en una

2 Agustín Codazzi, en su "Resumen de la Geografía de Venezuela (en Besson, 1951, tomo IV: 294 y 295), manifiesta que: "Isla de Toas podría ser un resto de las antiguas tierras Situadas en línea recta entre las ultimas alturas (serranía de Siruma) que se desprenden de la altiplanicie sabanera de Taratara y los Montes de Oca en la Guajira austral, es probable que corresponda con aquellas y éstos al mismo repliegue del suelo, formando ya en la época terciaria. La existencia en ella de un yacimiento de carbón mineral indica, sin embargo, que no siempre ha quedado fuera del agua".

ensenada de poca profundidad, existe una mina de carbón de piedra de muy buena calidad (Benet, 1929: 135).

En las “Instrucciones para dirigirse a la Barra” del Capitán de Navío Jaime Pocaterra, sobre isla de Toas refiere que:

Estando al O. del Cabo de San Román y á distancia de doce millas. Se hace rumbo al S. O. del compás, ó sea 8.49° O. corregido, y se irá a dar vista á la Isla de Toas ó Todos, por ser lo más alto que hay en aquellas inmediaciones. Dicha Isla principia á verse sobre el horizonte desde que se pican las 7 brazas y se estará entonces como á 28 millas de la Barra Besson, 1949, tomo III: 484).



Isla de Toas en el Lago de Maracaibo (Rafael A. Rodríguez CH.)

En el año 1840, los productos de Isla de Toas eran destinados a la manutención del Lazareto de Maracaibo (Según decreto de 9 de mayo de 1840 del Senado y Cámara de Representantes de la república de Venezuela. A.H.Z).

Para el año 1876 ratificaba el gobierno por informes oficiales que nuestro subsuelo revelaba grandes riquezas: en Isla de Toas la piedra calcárea de inmejorable calidad cubría casi toda la isla, y a pocos metros del mar afloraba el carbón de piedra, superior, según los análisis realizados en Norteamérica, al de las minas de Naricual en Barcelona.

El Ingeniero Wenceslao Briceño Méndez, en su informe presentado al Poder Ejecutivo del Estado sobre la exploración de la región carbonífera de Tulé y los depósitos de petróleo, betunes, asfaltos y carbón que contenía el Estado (A.H.Z.), en lo que se refiere a la Isla de Toas comentaba que los afloramientos de carbón de la isla estaban situados en su costa septentrional, a la orilla del lago. Desde el sitio que llaman o llamaban EL Toro, se extendían al oeste a más de un kilómetro en un terreno calcáreo flojo, por el cual penetraba libremente el agua lo que hacía imposible su explotación. Wenceslao Briceño visitó tres veces el lugar. Dos de las veces lo hizo por interés del Gobierno del Estado, para indicar los puntos en donde podría sacarse el carbón que requería el servicio de los vapores de guerra. La última visita la hizo por invitación del señor H.E. Breuer, en compañía de un ingeniero alemán interesado en examinar la mina.

Los resultados arrojados por las inspecciones realizadas por Briceño referían que:

El carbón de la Isla de Toas, a pesar de su mala calidad, se ha empleado aquí en diferentes ocasiones para el uso de los vapores de guerra nacionales. ¿Será debido á la proporción de sulfuro que contiene, el rápido deterioro que sufren las partes de la maquina expuestas á la acción del fuego en las hornallas? (Besson, ídem: 451).

Por resolución de 29 de marzo de 1884, del gobierno de Antonio Guzmán Blanco (A.H.Z.), se declaró que el Ejecutivo federal asumiera la administración de la Isla de Toas y se dispuso que fuera regida conforme al Código Orgánico de los territorios federales.

Ya en 1879, en apuntaciones de un manuscrito antiguo (en Besson, 1949, tomo III: 521) hacían referencia de que: “en Isla de Toas se encontraba una piedra magnífica para cemento en gran abundancia”. En el año de 1890 un nuevo decreto de fecha 7 de julio, incorporó al Zulia a las islas de Toas y San Carlos, confiándole a este Estado su organización civil. (Ídem: 93).

Luego de muchos años de explotación minera por parte de la nación y después de haber reconocido a esta y las otras islas del lago como parte integrante del territorio del estado Zulia fue cuando vino a obtener isla de Toas la categoría de Municipio, perteneciente al Distrito Mara. Categoría que hasta muy pocos años atrás aún conservaba.

En 1929, isla de Toas conformaba el municipio Padilla del distrito Mara. Esta isla próxima a la entrada del lago, frente a la costa del municipio San Rafael del Mojan y en dirección a la punta Urubú, se presenta como un residuo de la misma cordillera de Ziruma hundida cuando una supuesta catástrofe redujo a golfo el terreno que existía entre la costa de Paraguaná y la de la Guajira.

La capital de referido municipio era la propia isla de Toas, situada según Arocha a 80 varas sobre el nivel del mar y a 125 metros en el cerro El Vigía, según el Dr. Chacín Navas. Tiene una superficie de nueve kilómetros de largo por dos de ancho en su mayor parte y dista 31.5 kilómetros de la ciudad de Maracaibo (Benet, 1929: p. 175).

En aquel entonces, las islas de Zapara, San Carlos, Bajo Seco, también pertenecían al Distrito Mara, así como también isla de Pájaros y Pescadores. Estas constituían el Municipio Monagas y vivían también en un total abandono y se le auguraba un triste destino.

En la década de los años 30, se observaba a simple vista una anomalía en la constitución del municipio Monagas. La isla de San Carlos era en esos tiempos una propiedad particular y carecía por lo tanto de tierras ejidos. Entonces, ¿cómo se podría asegurar a sus habitantes la expansión necesaria para sus construcciones urbanas? Esa situación extraña se había conservado en el tiempo sin que nada se hiciese para seleccionarla. Consecuencia lógica del aislamiento que apartaba la capital del distrito de estas necesidades municipales.

El factor geográfico de nuevo jugaba un papel principal en las deficiencias indicadas y corroboraba lo que no debían ignorar los legisladores en relación a las normas del Derecho Constitucional de que toda división político-territorial debía corresponder lo más posible a una unidad geográfica para que dentro de ella se desarrollara la acción político.-administrativa de la manera más cumplida, siguiendo el ritmo de la vida colectiva.

En 1937, ya venía creciendo cierto descontento en los pobladores de la isla debido en gran parte a la explotación irracional y la mala distribución que la nación le daba a las riquezas que extraía del corazón de la isla. Por eso, a pesar de ostentar la categoría de municipio perteneciente al Distrito Mara, Según opinión de los pobladores insulares “Nada habría que

objetar a esta condición si tantas razones no vendrían a robustecer la conveniencia de una mejor organización política”. Con estas palabras daban a entender que sus aspiraciones eran que isla de Toas junto con otras islas que se encuentran sembradas en las aguas del Lago de Maracaibo, pasaran a formar parte de un nuevo distrito insular, siendo su capital isla de Toas.



Mineralización de Calcita en isla de Toas (Rafael Rodríguez).

La justificación que daban sus pobladores al respecto consistía en que era favorecida naturalmente por una mayor extensión de territorio, rico en minerales, con inagotables canteras de piedra calcárea. Su población alcanzaba ya para la época (1937) más de tres mil (3.000) habitantes. Su clima y salubridad, comparados con los de Maracaibo, eran de notables condiciones que favorecían el aumento progresivo de la población. Las abundantes riquezas naturales en explotación, que se convertían en fuentes de ingresos para el erario público, mantenían una renta media que oscilaba entre seis y siete mil bolívares mensuales y esto sin la debida organización fiscal. En el caso de las rentas, para la época, supuestamente eran suficientes para cubrir el presupuesto de gastos de todo el distrito, como se puede comprobar en las relaciones de ingresos, sin tomarse en cuenta lo que se producía por razón de un contrato celebrado por el Consejo del Distrito y la Martín Engineering Company.



Panorámica de isla de Toas (Rafael A. Rodríguez CH.).

En relación a esto último ofrecemos a continuación algunas cifras correspondientes a un trimestre del año 1935.

INGRESOS (1935)

Primera quincena de septiembre.....Bs. 3.852,50

Segunda “ “ “Bs. 3.490,75

Total mes de septiembre: Bs. 7.343,25

Primera quincena de octubre.....Bs. 4.261,25

Segunda “ “ “Bs. 3.726,32

Total mes de septiembre: Bs. 7.987,57

Primera quincena de noviembre.....Bs. 3.779,04

Segunda “ “ “Bs. 4.193,75

Total mes de noviembre: Bs. 7.972,79

Sin embargo, la administración municipal favorecía poco a isla de Toas, por lo que vivía resistiéndose todo el tiempo por no poder desarrollar todas sus fuerzas latentes debido a su condición de municipio. En aquel entonces, los regímenes de ilegalidad y expoliaciones hacían sufrir a Toas la Indolencia de los Concejos Municipales que se sucedían sin que ninguno prestara jamás el cuidado a las múltiples necesidades de sus habitantes.

Consecuencia de una expoliación fue el contrato establecido entre las autoridades competentes y la Martín Engineering Company el 25 de febrero de 1927, por un término de 10 años. El contrato fue tan oneroso

que hasta el año de su culminación (1939), succionó la sangre de ese pueblo. En él se concedió el derecho a la referida compañía para explotar y sacar piedra y sus derivados para construcción en una zona de ocho hectáreas de terrenos ejidos, con la irrisoria obligación en favor del distrito del pago de apenas 400 bolívares mensuales.

De lo anterior se desprende que, los representantes de la isla de Toas ante la Asamblea Legislativa del estado Zulia, en una de sus sesiones ordinarias de 1937 expresaran que: "... Mientras la indiferencia siga cubriendo este dolor, la cantera se agota y la riqueza nada vale para quien la posee." Estos señores en su intervención también manifestaban que el factor geográfico se constituía en el mayor obstáculo para la buena administración del municipio. Para ello, se basaban en los siguientes aspectos:

- En primer lugar, el aislamiento en el cual se encontraba la isla, lo que retardaba todo tipo de medida, ya que se carecía de medios adecuados de comunicación rápida, ni siquiera teléfono que permitiera a la población comunicar sus inquietudes.
- En segundo y último lugar, la lentitud que existía en toda acción política o administrativa era una condición latente, lo que perjudicaba a toda la colectividad, porque "el progreso está siempre en razón directa con la celeridad del movimiento social".

Los habitantes de las islas de Toas, San Carlos, y Zapara por razones de hecho y de derecho y amparados por la justicia que los asistía fue que hicieron el diez de enero de 1937 la mencionada exposición de sus problemas ante la representación de los pueblos del Zulia (Asamblea Legislativa), para pedir que el Municipio Padilla en isla de Toas, del Distrito Mara, comprendiendo en él todas las islas de esa región (Toas, San Carlos, Zapara y las desiertas de Pájaro, Pescadero y Bajo Seco), que formaban una unidad geográfica bien definida, cercanas unas a las otras, se llamara "Distrito Insular de Toas, con los dos Municipios Padilla y Monagas, adscribiéndose al primero la isla desierta de Pescadero, y al segundo, las de Zapara, Pájaro y Bajo Seco."

Los isleños reclamantes, justificaban el nombre de Toas para el nuevo distrito por ser, según ellos "el nombre de la tribu indígena que moró en esta isla y que aún conserva la tradición en honor a aquella raza bravía, autóctona representación de nuestra "raza americana".



Los hornos de cal y su fabricación en isla de Toas (carlos luis nava molero)



Mina a cielo abierto de caliza en isla de Toas (Rafael A. Rodríguez CH.).

En esa misma exposición, hacían énfasis que eran múltiples las circunstancias que venían creando en el seno de esos pueblos isleños, la necesidad y urgencia de una rectificación en la división político territorial que en ese entonces tenía el Estado, por virtud de la cual isla de Toas Venía constituyendo el Municipio Padilla del Distrito Mara, porque esa necesidad se acentuaba cada día más por diversas causas de orden político, económico y administrativo, por lo que solicitaban ante la Asamblea Legislativa ser atendidos en su justo reclamo puesto que con la más grande paciencia y

siempre acatando las exigencias de las leyes, habían venido cargando con el peso de la incomprensión por parte de las autoridades gubernamentales, que los mantenía en un estado de atraso que no se justificaba ya que contaban con abundantes recursos naturales que bien les podían servir para desarrollar una serie de actividades propias que les permitirían sin duda alguna obtener un mayor progreso y desarrollo económico y social, aspiración legítima de todo conglomerado humano.

En cuanto a la incomprensión de las autoridades manifestaban textualmente que:

... tal vez no se haya estudiado suficientemente nuestra situación, que nos capacita hoy para mejor vida social, y con una base falsa, se ha venido sosteniendo un estado de cosas que no queremos se continúe por más tiempo, ya que tenemos el derecho, como algo muy propio y legítimo, de alentar la idea del mejoramiento en todas las formas de la actividad humana.

Ante toda esa situación los isleños se preguntaban lo siguiente:

¿No debe aspirar a mejor vida un pueblo que goza de tan valiosas condiciones naturales?

¿No está esa aspiración dentro del más hondo sentimiento de patria?

Finalizando su exposición, expresaban que su idea no era acusar a nadie y que sus hermanos distritales acaso no tendrían que arrepentirse de nada, porque no eran ellos los culpables, además que los estimaban con iguales sentimientos de patria. Culpaban a la Ley, “que no corresponde hoy a lo que se ha hecho necesario por esas relaciones que se derivan de la naturaleza de las cosas según el postulado de Montesquieu.”

Según los solicitantes, la rectificación de la División Político Territorial del Estado les era “potestativo conforme a la Constitución del Estado, constituyendo el décimo Distrito, lo que se hacía más factible dada la circunstancia de estar sus límites naturales, demarcados por las costas de las islas.”

La precitada solicitud, que esperaban fuese atendida y considerada en debida forma y que se resolviese favorablemente a sus deseos, la acompañaban copias simples de los documentos siguientes:

- Decreto de 9 de mayo de 1840 donde se destinaban los productos de isla de Toas, para el Lazareto de Maracaibo.
- Resolución de 29 de marzo de 1884, por la cual se declaraba que el Ejecutivo Federal asumía la administración de la isla de Toas y se disponía que dicha isla sería regida conforme al Código Orgánico de los Territorios Federales.
- Contrato celebrado entre el Concejo Municipal del Distrito Mara del Estado Zulia y la Compañía Anónima Martín Engineering Company.

Nota: De esta petición, existe una copia original en el fondo documental del Archivo Histórico del Estado Zulia y aparece firmada por casi toda la población isleña.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Benet, F. Guía General de Venezuela 1929, 1° tomo, Talleres de la Casa Oscar Brandstetter, de Leipzig. 1929.

Besson Juan. Historia del Zulia, (4 vols.), Editorial Hermanos Belloso Rossell, Maracaibo, 1943.

Codazzi, Agustín. Resumen de la Geografía de Venezuela, p. 454?

Representación que hacen los Pueblos de Isla de Toas, San Carlos y Zapara ante la Asamblea Legislativa del estado Zulia en sus Sesiones Ordinarias de 1937. Maracaibo 10 de enero de 1937, A.H.Z.

CAMISETANO Y MATAGUELO. DOS CACIQUES DE LA COSTA ORIENTAL DEL LAGO DE MARACAIBO

MATAGUELO (JUAN PÉREZ)

Cacique conocido por su nombre indígena de Mataguelo, pero que los frailes misioneros lo bautizaron con el nombre de Juan Pérez. Este indígena era el cacique de Los Parautes, que habitaban la población de agua denominada luego por los europeos como Lagunillas de Agua. Era un hombre muy astuto y sagaz. El Hermano Nectario María en su obra “Los Orígenes de Maracaibo” (1959: 374), lo cita con el nombre completo de Juan Pérez Mataguelo. Por su condición de cacique de Los Parautes, era también el curandero o médico de la tribu, además de jefe religioso que se supo ganar el prestigio entre su tribu, que lo respetaba por su condición de vaticinador, pues hacía predicciones sobre el futuro de su etnia. (Belloso, Ob.cit.:914-915). Junto a su tribu los Parautes, dominaba a principios el siglo XVII la región comprendida entre Tamare y el sector que luego fue llamado Bachaquero y avanzaba tierra adentro hasta el sector que hoy es conocido como Mene Grande. Se dice que en una ocasión, ejerciendo Mataguelo su profesión de sacerdote de su religión o creencias paganas, en el lugar donde posteriormente se fundó la población de Mene Grande, al ver las corrientes de mene que en la superficie de la tierra hacían grandes surcos, predijo lo siguiente: *“Cuando haya dejado de correr el mene sobre esta tierra se habrá terminado nuestra raza en la laguna”*. En el año de 1606 el cacique Mataguelo tenía ya buenas relaciones con los europeos, pero se desató la sublevación general de los indígenas de la laguna para acabar con la recién fundada población de Nueva Zamora (nombre que los españoles le dieron inicialmente a la ciudad de Maracaibo) y el cacique les dio la

espalda y se volvió en contra de los “conquistadores” y aportó a la sublevación indígena más de cincuenta embarcaciones entre piraguas y canoas, con su respectiva carga de hombre de guerra. La flota tenía la misión de apresar a cualquier embarcación que transportara alimentos para los habitantes de Nueva Zamora de Maracaibo y castigar a los indígenas que les llevaran provisiones a los españoles, como maíz, yuca, plátanos y otros productos agrícolas. Los Parautes cumplieron las órdenes de Mataguelo y al darse cuenta que los pobladores indígenas de Tomoporo y Moporo comerciaban con sus enemigos rodearon a estos dos pueblos con sus canoas y los atacaron con flechas, pero estos huyeron tierra adentro, no sin antes prenderle fuego a sus viviendas, refugiándose luego en el Lugar donde actualmente se encuentra la población de Mene Grande, a pesar de que, fue ahí mismo, donde el cacique Mataguelo había hecho su predicción. (Ídem). Las crónicas no dan una explicación del cambio de actitud del cacique Mataguelo, pero es obvio, que si se volvió en contra de los españoles, debió haber sido, por los maltratos y condiciones a las cuales fueron sometidos por estos extranjeros, a través de toda su historia. En los inicios de su sublevación, Mataguelo dio muerte al reverendo Padre Valenzuela, clérigo sacerdote que impartía la doctrina a su pueblo y a otras personas más entre indios y negros que sumaban la cantidad de siete muertos. (Declaración de Fray Alonso de Sepúlveda, Guardián del Convento Seráfico de Maracaibo, 30 de agosto de 1607, en Hno. María Nectario, ob. cit). A partir de este hecho la situación empeoró; los “indios confederados”, con su flotilla constante de varios centenares de canoas y piraguas, fueron en cierto modo dueños absolutos de la navegación de todo el lago e impidieron el aprovisionamiento de la Nueva Zamora (Maracaibo). En la acción lograron adueñarse de todos los bajeles y canoas surtos en la bahía de la ciudad, a la cual pusieron en cierto modo en el más terrible trance. En esta revuelta, Juan Pérez Mataguelo contó siempre con el apoyo de Camisetano (o Camiseto), que era el cacique de la vecina población de los Misoas. También se agregaron a la revuelta los Zaparas, Aliles, Auzales, Arubaes, y Toas junto con los Misoas y Parautes. La confabulación tenía determinación de acabar con toda la población de Nueva Zamora de la Laguna, estorbando el aprovisionamiento de Maracaibo con sus innumerables canoas. Para evitar que la revuelta de los indígenas comandados por Ma-

taguelo siguiera afectando el comercio y la obtención de mayores rentas reales se les confió a Juan Pacheco Maldonado Teniente y Gobernador de Maracaibo los preparativos para emprender la lucha en contra de los indígenas que conformaban dicha revuelta. Por espacio de tres años consecutivos Pacheco Maldonado estuvo con sus armas y desvelos al servicio de la causa de Maracaibo, para evitar que la revuelta de los indígenas obstaculizaran las labores de refundación de Maracaibo y del comercio normal entre las diferentes comarcas y esta ciudad. (Sanz, folio 15 v.º). Juan Pacheco Maldonado inició su campaña contra los Parautes y su cacique Mataguelo desde el puerto de “Las Barbacoas”. En su ataque inicial pudo someter a los Parautes viéndose El Cacique Mataguelo y Camisetano en la necesidad de huir y ponerse a salvo en “unas montañas llamadas de Lagunillas” (Hno. Nectario, ob.cit: 383). Sin embargo en ese lugar fueron rodeados y sometidos por Juan Pacheco Maldonado y su gente, que los apresaron para llevárselos a Maracaibo donde fueron ajusticiados.

CAMISETANO

Joven indígena cacique de Los Misoas que poblaban el pueblo de palafitos ubicado en Punta Misoa y que llevaba el mismo nombre y es conocido hoy como San Timoteo, actual capital del municipio Baralt. Era también conocido como “Camiset”. Cacique valiente y audaz que luchó junto con Mataguelo, quien dirigía a la población vecina de palafitos Los Paraute (hoy Lagunillas) en contra de los “conquistadores” europeos por la reconquista de su lar nativo. Dominaba la zona de la costa oriental del lago de Maracaibo, comprendida entre Bachaquero, el lugar denominado en el presente Ceuta, hasta el sitio que se conoce hoy como Mene Grande. Atacó a todo aquel que comerciaba con sus enemigos españoles, asolando e incendiando hasta las poblaciones vecinas de Tomoporo y Moporo que apoyaban en cierto modo el comercio que los españoles tenían con algunas poblaciones desde Maracaibo. Casi todos sus alzamientos los ganaba, asolando e incendiando las casas de las poblaciones vecinas, hasta que llegó Juan Pacheco Maldonado que por orden de la corona española los atacó desde el puerto de Barbacoas (hoy Tomoporo), lo que los llevó a huir montañas adentro y donde luego, fueron rodeados y sometidos para luego ajusticiarlos en lo que llamaron ciudad de Maracaibo.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Belloso Rossel, David. Obras Completas. 1978. Editado por el Banco Maracaibo, Talleres Gráficos Lorenzo y Cia S.R.L. Buenos Aires.

Depons, Fracisco. Historia de Tierra Firme.

Gruill, María del Carmen Suarez. “Camisetano”, en Panorama, Maracaibo, 11-1º-1992.

Nectario, María (Hmno.). Los orígenes de Maracaibo.1959. Maracaibo. Publicación de la Junta Cultural de la Universidad del Zulia N° 2, Talleres gráficos Juan Bravo, Madrid.

Sanz, Andrés. Declaración de Andrés Sanz en Probanza de Juan Montero, Archivo de Indias, Santo Domingo, 208. Folioo15vº.

Salazar Zaid, Iván José. Síntesis Histórica de Lagunillas, 2010, Maracaibo, Universidad Alonso de Ojeda, Editorial Astrea.

Salazar Zaid, Iván José. Historia de Dos Pueblos de Agua: San Timoteo y San Lorenzo. Universidad del Zulia, Vicerrectorado Académico, Sistema de Servicios Bibliotecarios y de Información (SERBILIUZ), colección Zuliana N11. Maracaibo 1946.

LA VIRGEN DEL ROSARIO DE PARAUTE

En el año 1651, existía un pueblo de palafito o pueblo de agua habitado por unos indígenas que recibía el nombre de Paraute (hoy Lagunillas). Se encontraba ubicado sobre las cristalinas aguas de la costa oriental del Lago de Maracaibo, estado Zulia, Venezuela. El día 28 de octubre de ese mismo año, se dio en dicho pueblo de agua, un movimiento de fe católica con la aparición mariana de un cuadro que trajeron las olas a las orillas del lago. La leyenda nos refiere, que un indio sentado en la planchada de su rancho, tenía los pies colgando que llegaban a ras del agua, mientras que los movía en forma de juego con las olas que pasaban por debajo de la planchada donde él se encontraba sentado, para ir a morir a la cercana playa. De pronto sintió que sus pies chocaban con algo, que venía siendo como una especie tabla. El indígena optó por retirarla con el pie para hacerla seguir su camino, pero con el vaivén de la ola regresó a sus pies, luego de repetidas veces. Finalmente, resolvió tomar en sus manos la referida tabla y la colocó en el techo del rancho que le servía de morada. Al poco tiempo, el indígena se dio cuenta que la tabla llevaba pintada una imagen que resultó ser la de la Virgen del Rosario. Luego de verla con detenimiento, la tomó en sus manos con mucho respeto y cuidado y se la llevó al cura doctrinero del pueblo de Paraute, quien al ver la imagen, le dio el nombre de Nuestra Señora de Paraute. Seguidamente los vecinos del pueblo procedieron, de acuerdo con las instrucciones que les dio el cura, a levantarle una casa o especie de capilla de techo pajizo, en tierra, frente al pueblo de agua. Terminada la capilla, se colocó en su interior la imagen, para rendirle culto. Días después, se incendió la pequeña capilla; por lo que se vieron en la necesidad de sacar el cuadro para reconstruir de nuevo la capilla o choza. Al poco tiempo, vuelve a ser pasto de las llamas, por lo que el pueblo

supuso que la Virgen quería tener su morada en el pueblo de agua, donde finalmente, se le construyó la capilla, y les sirvió por mucho tiempo como guía espiritual a todo el pueblo de Lagunillas.

En uno de los tantos incendios que sufrió Lagunillas de Agua, el devoto León Caridad, corrió y salvó de las llamas la tablita de la Virgen del Rosario de Paraute, La imagen fue trasladada a Tasajeras y luego a Las Morochas, donde permanece desde 1939.



Imagen de la Virgen de Paraute

El 13 de noviembre del año 1939 (siglo XX), la población de Lagunillas sufrió el último de sus incendios que destruyó totalmente a la población original de los Parautes, Algunos de los pobladores sobrevivientes de la tragedia pudieron rescatar la imagen de las llamas y se vieron en la necesidad de trasladar a su patrona para la vecina población de Las Morochas (pueblo vecino, que en sus inicios también fue construido sobre las aguas del lago), desde donde es venerada la sagrada imagen, hasta el presente, por las personas ancianas que vivieron la tragedia, por sus descendientes y por todos los habitantes de Las Morochas y del Municipio Lagunillas.

A partir de ese entonces, a la imagen de la Virgen de Paraute la conocen también con el nombre de “la Señora del fuego y de las aguas”. La imagen nos presenta a la Virgen María con el niño sostenido por su brazo izquierdo, mientras que el derecho lo tiene extendido hacia el frente, con un rosario en la mano.

Las Morochas es un pueblo considerado como un sector de la pujante Ciudad Ojeda, capital del municipio Lagunillas del estado Zulia. Sus pobladores, son conocidos como “Morocheros” y se caracterizan por el fervor religioso que mantienen desde siglos atrás por la virgen del Rosario de Paraute.

El documento original “Relación histórica sobre la Virgen de Paraute, y otros datos sobre los pueblos indígenas del lago, escritos por el Pbro, José Valentín González, uno de sus Curas Doctrineros, fue recogido por el Doctor Tulio Febres Cordero (1911; 324-326) en sus Documentos para la Historia del Zulia y con respecto a la Virgen en referencia, dice textualmente lo siguiente:

Illmo. Señor: El cura propio de la ciudad de la Grita, cumpliendo con el superior encargo que V. S. Illma. Se ha dignado hacerle sobre dar noticias de la imagen sagrada que se venera en el Pueblo de Lagunillas, uno de los cuatro que están en el margen de esta laguna, sobre su orilla oriental; por haber sido su Cura Doctrinero, que los administré en propiedad desde el año setecientos noventa y seis hasta el mes de Abril de ochocientos, digo: que poco menos de un siglo hace que la voz común manifiesta ser el día veinte y ocho de Octubre el cumpleaños del milagro primero que hizo N.S. del Rosario de Paraute, que es el título de la dicha sagrada Imagen, y en su consecuencia, se le ha fijado la festividad desde aquellos tiempos á tal día veinte y ocho y también consta lo mismo de las constituciones que

hizo el Sargento Mayor que fue de esta ciudad Dn. Antonio de Almarza y Tejada, en Noviembre de setecientos veinte y cuatro, como su mayordomo que desde años antes lo era, y en este mismo igualmente rindió las cuentas de su administración ante el Illmo. Sr. Obispo Dr. Dn. Juan José escalona y Calatayud, que se hallaba aquí en la Sta. Pastoral Visita.

El gran concurso de sus devotos y la extensión de sus Maravillas hacían frecuentes y algo copiosas las limosnas que se le ofrecían, como puede verse en el Libro de su Cofradía, donde consta que en el año de setecientos treinta y tres, pagados todos los costos, alcanzó á favor de la Cofradía cerca de mil pesos, y posteriormente, el año de setecientos treinta y ocho, se acopiaron materiales para edificar su templo, que no se verificó por haber negado la licencia el Illmo. Sr. Obispo Dr. Félix Valverde. Pero ya en últimos años, desde el setecientos setenta ó poco antes, fue decayendo en tales términos que en el año de setecientos setenta y cinco, compadecido el Pro. D. Miguel de Villega de la suma decadencia en que ya estaba aquel santuario, pidió facultad al Vicario de esta ciudad, que lo era entonces el Dr. Juan Ignacio de Inciarte, para recoger las limosnas que le ofrecían á la Sma. Señora y aumentar con esta comisión, que efectivamente recibió, el fervor y culto sagrado del expresado Santuario.

El Presbítero José Valentín González también refería que:

... Cuando yo estuve de cura, todavía concurrían a sus fiestas bastantes devotos de los lugares más cercanos y hasta de esta misma ciudad, pero ignoro al presente en los términos en que se halle, aunque si pienso por otras noticias que traen alguna conexión, será más deplorable su situación presente. Más como la piedad cristiana y la presencia tan respetable de su Sínodo Diocesano exigen que hablemos todos con claridad, para que el Illmo. Prelado, que tan dignamente preside, tome las providencias que al mejor fin sean concernientes, suplicando ahora se me perdone si pareciese difuso diré desde sus principios lo que me parezca más del caso par inferir lo más verosímil...³

Esta aparición Mariana, después de la Virgen del Valle, es la más antigua del país. Lo más sorprendente de todo, es que su imagen sobrevivió a más de seis incendios sufridos por Lagunillas, sin recibir ningún daño. Igualmente salió ilesa de un incendio que se produjo en su actual capilla.

3 La información fue obtenida del documento que el Pbro. José Valentín González dejó sobre la "Relación Histórica sobre la Virgen de Paraute y otras notas sobre los pueblos indígenas del lago" y de las Obras Completas de David Belloso Rossel, editado por el Banco de Maracaibo en los Talleres Gráficos Lorenzo y Cía. S.R.L. Estados Unidos 352, Buenos Aires, Argentina, p. 916 .

Es por eso que es conocida como la “Virgen del Fuego”. En el presente, la devoción por la Virgen de Paraute es inmensa. Todos los años, desde el 10 de octubre hasta el 15 de noviembre organizan en Las Morochas las festividades en honor a la Virgen del Rosario de Paraute que a su vez se convierten en una especie de reencuentro o retorno de sus antiguos habitantes que se establecieron en la zona con el inicio de la industria petrolera, en su mayoría oriundos de la isla de Margarita, los estados andinos Trujillo Táchira, Mérida y los estados centro occidentales Falcón y Lara.



Actualmente, en Las Morochas, se observa cerca de la iglesia una imagen gigante de la Virgen que mide aproximadamente unos siete (7) metros de altura. Ésta imagen será el icono central de una gran plaza dedicada

a la Virgen. La nueva fachada del templo, también será una de las más modernas y atractivas de la Costa oriental del Lago de Maracaibo. Estos trabajos están siendo realizados por las autoridades competentes de la región y próximamente serán inauguradas en honor a tan venerada imagen.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

A.N.H. Documentos para la Historia de la Iglesia Colonial de Venezuela. 1965, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia.

Febres Cordero, Tulio. Documentos para la Historia del Zulia en la Época Colonial, 1911, Maracaibo, Imprenta Americana.

Martí, Mariano Martí (Obispo). Documentos Relacionados a su Visita Pastoral de la Diócesis de Caracas. : 1771-1784. 1969 Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, N° 95.

Ortega, Rutilio/**Rodríguez**, Jóvito. Las Morochas Hacia el Siglo XXI. 2009, Ciudad Ojeda, Cámara petrolera de Venezuela.

Salazar Zaid, Iván José. Historia de Dos Pueblos de Agua: San Timoteo y San Lorenzo. 1996, Maracaibo, Universidad del Zulia, Vicerrectorado Académico, SERBILUZ, Colección Zuliana N° 11, Tipografía Gráfica González.

Salazar Zaid, Iván José. Síntesis Histórica de Lagunillas: desde sus orígenes hasta la consolidación de Ciudad Ojeda. 2010. Maracaibo, Universidad Alonso de Ojeda, ciudad Ojeda, Editorial Astrea.

PEDRO JOSEPH DE URDANETA, EL CURA DOCTRINERO DE LOS PUEBLOS PALAFITICOS DE LA COSTA ORIENTAL DEL LAGO

Pedro Joseph de Urdaneta fue un cura doctrinero que se dedicó a predicar el evangelio y de verter la fe cristiana a los “indios” pobladores de los pocos pueblos de agua de la costa oriental del Lago de Maracaibo, que los conquistadores europeos y los piratas enemigos de la Corona Española no pudieron destruir en sus continuos encuentros con sus habitantes indígenas, que se llevaron a cabo en el siglo XVII, debido a la resistencia que estos opusieron a los constantes ataques. (Documentos, 1965: 159).

Este cura es natural de la ciudad de Maracaibo. Para ese entonces contaba con 34 años de edad. Fue colegiado en el Seminario de Caracas y estudio tres años de filosofía, tres de teología escolástica y uno de moral. A principios de 1764 se ordenó de sacerdote y desde el 22 de noviembre de ese mismo año empezó a prestar sus servicios al curato doctrina compuesto por los pueblos de agua o de palafitos, ubicados en las riberas del lago de Maracaibo en su parte oriental y que recibían los nombres de Lagunillas (antiguo Paraute), Misoa (hoy San Timoteo), Tomoporo (conocido también como San José de Tomoporo o Tomocoro) y Moporo. (Salazar, 1996: 236).

El Obispo Mariano Martí (1969: 135) en sus documentos relativos a su visita pastoral de la Diócesis de Caracas: 1771-1784, aparte de aportar información sobre este cura doctrinero que servía a estos cuatro pueblos en el año 1774, también nos informa sobre los aspectos religiosos, condiciones de vida y necesidades de sus habitantes, hechos de su conocimiento por el mismo Pedro Joseph de Urdaneta.

El cura Pedro Joseph, era bastante estimado por los indígenas, porque se preocupaba mucho porque se atendieran sus necesidades, ya que anteriormente a su llegada, no se sabía nada sobre la vida de estos cuatro pueblos sino por sus enfermedades. En cuanto a la doctrina cristiana y su enseñanza en estos pueblos, refería este cura, que "...a las iglesias asistían a las seis de la mañana todos los jóvenes con edad comprendida entre los ocho y diez años. Las jóvenes también lo hacían hasta que se casaban. Los jóvenes indios más instruido enseñaba a los niños menos instruidos, igualmente las jóvenes más instruidas enseñaban a las menos instruidas. Después algunos de los jóvenes que servían de guías empezaban a rezar la doctrina y los demás respondían. Por las tardes hacían lo mismo durante una hora. Cuando el cura estaba presente, el mismo se encargaba de asistir los rezos, haciéndoles preguntas al respecto. En su ausencia el autorizaba a un fiscal que fungía de ayudante para que hiciera a los feligreses las preguntas sobre la doctrina. (Martí, ídem: 138).

Los indígenas mayores de diez años y las mujeres casadas no asistían a la doctrina en todo el año, mucho menos los domingos u otros días de fiestas. Solamente asistían a las pláticas que les hacía el cura Pedro Joseph, uno o dos domingos en cuaresma. En ese momento él aprovechaba para confesarlos.

El cura tenía su residencia en el pueblo de Misoa, pero se hospedaba en cada pueblo diez o doce días para confesar a los indígenas. Hacía tres visitas por año para bautizar y corregir los excesos, pero siempre que se presentara alguna necesidad espiritual en cualquiera de los pueblos, inmediatamente y desde cualquier lugar que se encontrara iba a socorrerlos. (Martí, ídem). La iglesia del pueblo de Misoa estaba bajo la invocación de San Francisco de Asís y se encontraba ubicada sobre el agua. En ella se veneraba a la imagen de la Virgen María. El piso, al igual que el de las otras iglesias, era de tablas bien unidas y similares. También eran de tablas sus paredes, iguales a las de las casas. Desde la casa donde vivía el cura se pasaba al altozano de la iglesia por un puentecito de palos. Ni en esa iglesia ni en las otras existían pilas bautismales y cuando ocurría algún bautismo, el cura bendecía el agua y luego procedía a bautizar. Por lo mismo, el Obispo Martí, le advirtió que nunca más volviera a realizar bautizos con agua solamente bendecida sino con agua consagrada.

Los cementerios de estos pueblos distaban de la iglesia cerca de legua y media por motivo de los anegadizos. No estaban cercados y solo tenían una cruz en señal de que ese sitio era el cementerio. Según refería el cura, nunca se presentó el caso de que algún cadáver fuese extraído o desenterrado por alguna fiera. (Martí, ob.cit: 139).

Entre las recomendaciones aportadas por el cura doctrinero Pedro Joseph al Obispo Mariano Martí, se debían tomar las medidas necesarias para sacar a estos pueblos del agua y establecerlos en tierra por los riesgos que corrían los niños de ahogarse y la indecencia que se observaba en el momento de embarcarse y desembarcarse las mujeres desde sus casas hasta la iglesia. Desde algunos años atrás, este cura administraba a algunos enfermos de esos pueblos el Santísimo Sacramento, pero lo dejó de administrar, por lo difícil que era andar de pueblo en pueblo, navegando por las aguas del lago en una canoa, y a causa de esa indecencia. Al respecto él decía:

Lo cierto es que se debe tomar alguna providencia para sacar estos cuatros pueblos del agua, pues no pueden las iglesias estar decentes, ni las mujeres pueden embarcarse y desembarcarse con decencia. Además de esto, se sigue que durante muchos años se experimentan desgracias de ahogarse algunos niños y niñas, y los muchachos y muchachas de doctrina no pueden asistir a ellas no sean ya grandes, por no ahogarse, y no pueden dejar de haber grandes incidencias al tiempo de embarcarse y desembarcar en sus casas y en el altozano de la iglesia, que es un soberado de palitos y cañas (Ob. Cit: 140-141).

En esos pueblos de la “laguna de Maracaibo”, las iglesias no contaban con mayordomos ni cuentas que llevar, pues las iglesias no poseían rentas ni recibían limosnas. El padre Pedro Joseph pagaba de su propio bolsillo el pan, el vino y las velas. Si las iglesias necesitaban de algún adorno o reparaciones, los indígenas preparaban un conuco o sementero. El valor del precio obtenido por las ventas de los frutos obtenidos del conuco lo utilizaban para comprar los adornos y hacer las reparaciones que el cura creyera más necesarias para las iglesias. De manera que, la administración de ese dinero no corría por cuenta del cura y por lo tanto, no era responsable de dar cuentas.

A pesar de todos esos inconvenientes, el cura Pedro Joseph de Urdaneta evitaba al máximo dejar en total abandono a estos pueblos y que queda-

ran sin el menor trato espiritual, por lo que estos indígenas estaban bien instruidos en la doctrina cristiana.

Sorprenden dos cosas en especial: la primera, que Joseph de Urdaneta era nativo de Maracaibo, estudió en Caracas y prestó sus servicios religiosos en los pueblos más pobres de toda la cuenca del lago, pero o curioso se debe, a que si él se trasladó hasta la capital de la Provincia de Venezuela, es porque su familia disponía de un caudal económico significativo y un grado cultural alto, de allí que su destino como misionero en esas poblaciones es muy impactante, puesto que dejó todas las comodidades para compartir su vida con los miserables, además, hay que tomar en cuenta de que su apellido fuese precedido por un “de Urdaneta” lo cual indica que sus progenitores ocupaban un espacio de prestigio en la sociedad colonial marabina, aspecto que debe incluirse en el análisis de esos hechos; la segunda es el dato sobre el conuco o sementera que los indígenas de la zona cultivaran para sostener los gastos de sus capillas, lo cual es todo un descubrimiento, que según las propias palabras de mi amigo el historiador Carlos Medina, “ese tipo de información goza de mi total aprecio, porque nos permite conocer modelos económicos que son funcionalmente exitosos en las comunidades de más precaria existencia”, por lo que para sus estudios históricos viene a ser como una especie de descubrimiento en el estudio de estas culturas que se establecieron en las riberas de la Costa oriental del lago de Maracaibo (Medina, 2016).

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- A.N.H.** Documentos para la Historia de la Iglesia Colonial en Venezuela. 1965, Caracas, Biblioteca de la Academia nacional de la Historia, tomo I.
- Febres Cordero Tulio.** Documentos para la historia del Zulia en la época colonial. 1911, Maracaibo, Imprenta Americana.
- Guzmán, Pedro.** Apuntaciones Históricas del Estado Zulia. 1976, Maracaibo, Universidad del Zulia, Dirección de Cultura, Imprenta de LUZ.
- Martí, Mariano Martí (Obispo).** Documentos relacionados a su visita

pastoral de la Diócesis de Caracas: 1784. 1771, Caracas, 1969, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, N° 95.

Medina, Carlos. Contestación al artículo, Pedro Joseph Urdaneta, un cura doctrinero. Correo electrónico dirigido a Iván Salazar. Maracaibo febrero 2016.

Salazar Zaíd, Iván José. Historia de Dos Pueblos de Agua: San Timoteo y San Lorenzo. 1996, Maracaibo, Universidad del Zulia, Vicerrectorado Académico, SERBILUZ, Colección Zuliana N° 11, Tipografía Gráfica González.

Fundación Polar. Diccionario de Historia de Venezuela. (4 vols.). 1997, Caracas, Imp. Exlibris.

EL GRAN FERROCARRIL DE LA CEIBA

Hace ya cinco siglos, cuando empezaron a nacer las poblaciones venezolanas al empuje de la conquista. Comenzando el período hispánico, los caminos vecinales eran simples trochas que unían poblaciones con caseríos y puertos. Con el transcurrir del tiempo estas poblaciones fueron creciendo hasta formar caminos de recuas y solo entre las poblaciones más desarrolladas traficaban carretas. El paso siguiente al de recuas y carretas fue el ferrocarril.

A finales del siglo XIX (1880), cuando Guzmán Blanco empezó a otorgar las concesiones ferrocarrileras es que se da inicio a la era de los ferrocarriles en Venezuela, porque para la época, este tipo de transporte terrestre era una gran alternativa, puesto que permitía el transporte de los productos agrícolas a centenares de kilómetros de su lugar de origen. El ferrocarril cumplió en ese entonces con una serie de objetivos: En primer lugar, era una alternativa a otras vías de comunicaciones, al mismo tiempo que en ocasiones entraban en competencia entre si dos o más concesiones ferroviarias; en segundo lugar, eran un renglón estratégico para la inversión extranjera; en tercer lugar, realizaban actividades con un fin específico, el cual era el de transportar la materia prima minera o agrícola, en que se especializaba cada comarca y/o transportar pasajeros; por último, los tranvías eran una especie de prolongación simple de los puertos de mar y lacustre como en el caso del Gran Ferrocarril de La Ceiba nuestro tema de estudio (Hurtado, 1990: 171).

Sobre el origen del Gran Ferrocarril de La Ceiba, Juan Besson (1951: 65-66) en su Historia del estado Zulia, nos comenta que, antes de que se formara dicha empresa ferrocarrilera (1880) la única forma que existía

para conectarse con los estados andinos era a través del Lago de Maracaibo, por el puerto de “La Boyera” que luego recibió el nombre de “La Ceiba”. El viaje se realizaba con embarcaciones a vela hacia dicho puerto y desde ahí se continuaba en recuas hasta la población de Sabana Mendoza que era el centro de distribución de la carga. Este tráfico, comercial, de mercancía y de pasajeros entre Maracaibo y los andes impuso la necesidad de que se mejorara el camino de recuas que existía entre La Ceiba y Sabana Mendoza. Para lo mismo, se celebró un contrato con un señor de nacionalidad francesa donde se comprometía con la Junta Municipal de la Provincia de Maracaibo a tomar a su cargo el arreglo del camino que conducía desde La Ceiba Grande (porque existía la Ceibita) hasta el límite de la Provincia de Maracaibo con la de Trujillo, en el punto nombrado “La Pica”, o hasta “Los Añiles”. El valor de la obra era de treinta mil pesos y el contrato determinaba que los trabajos debían ser entregados totalmente terminados en el lapso comprendido de dos años., así como también establecía una contribución por los servicios que prestaría. Además del arreglo total del camino, se construyó una casa que servía de depósito de mercadería y frutos que recibió el nombre de “Aduana” y una calzada que permitía salvar los anegados de “La Ceiba”. Según Besson (idem) Para aquel entonces, *“Las aguas de la Quebrada Vichú, no tenían el curso que hoy tienen las grandes avenidas de dicha quebrada. Así se formó el hoy Puerto de la Ceiba.”*

Los promotores de esta empresa fueron Don Benito y Andrés Roncajolo, quien el 30 de julio de 1888, celebró un contrato con el Ejecutivo Nacional para establecer una línea férrea entre La Ceiba y Sabana de Mendoza, con el nombre de “Ferrocarril de La Ceiba”. En el año 1883 se concluyó la construcción del primer tramo del ferrocarril que unía a La Ceiba con Santa Apolonia. Este ramal vino a sustituir el antiguo camino de recua que en otros tiempos sirvió de vía de comunicación entre una y otra población.

La línea férrea, estaciones y talleres estaban radicados en el estado Trujillo, domicilio legal de la compañía, donde se reunían los directivos para la realización de las asambleas generales, mientras que la oficina de la gerencia y administración estaban ubicadas en Maracaibo. La única pro-

tección pecuniaria establecida en estos documentos era la referente a la segunda sección, de Sabana Mendoza a Valera. En esta, se comprometió el gobierno nacional a contribuir con el 20 % del costo mensual de los trabajos de construcción del ferrocarril, siempre que no excediera de Bs. 50.000. En cambio, el contratista estaba comprometido a entregar bonos o títulos de la compañía. Esta participación del gobierno culminó por renuncia del mismo según contrato de fecha 16 de abril de 1891.



Antiguo terminal de pasajeros del Gran Ferrocarril de La Ceiba /Foto: www.pueblosdevenezuela.com

Por decreto Ejecutivo de fecha: 4 de marzo de 1884 se le asignó a esta empresa una subvención de Bs. 2.000 mensuales durante dos años, pero según las Memorias del Ministerio de Obras Públicas solo aparece erogada por este respecto la cantidad total de Bs. 12.000,00 (Germán, 1930: 5 y 6).

El capital de la Sociedad del Ferrocarril de la Ceiba fue de 2.000.000, 00 de bolívares. Dicha cantidad, estaba dividida en 4000 acciones, cada una de Bs. 500,00 y el aporte de los promotores fue el siguiente:

Valor de la concesión, o el privilegio que el gobierno nacional otorgó al señor Benito Roncajolo, y de otros gastos hechos en el trayecto de la línea férrea con el material rodante, estaciones, utensilios, muebles y enseres correspondientes a la empresa, según el avalúo correspondiente.....530.000, oo

Valor de los terrenos baldíos que le otorgó.....80.000, oo

Valor de la aduana de La Ceiba, calzada y demás accesorios.....140.000, oo

Monto del aporte..... Bs 1.750.000, oo

Por el momento antes indicado, los promotores recibieron 3000 acciones en pago de Bs. 1.500.000, oo. Las otras 1000 acciones fueron suscritas y pagadas, librándose 4000 acciones al portador, por un valor de 2.000.000, oo de bolívares. Los promotores, conforme a los convenios celebrados, entregaron al gobierno del Estado Trujillo por valor de la aduana y calzada de La Ceiba, y de sus acciones de promoción, la cantidad de 280 acciones que representaban un valor de Bs. 140.000, oo tomando en cuenta la valoración obtenida por ellas. De esa forma, quedó constituida La Sociedad “Ferrocarril de La Ceiba,” que unió a La Ceiba con Sabana de Mendoza y que fue desde 1886 factor esencial y básico de un mejoramiento comercial de relaciones entre el estado Zulia y la región de los Andes.

Solidificada la existencia de la Sociedad “Ferrocarril de La Ceiba”, se dio inicio al proyecto de la continuación del tramo ferrocarrilero comprendido desde Sabana de Mendoza hasta Motatán o Pampanito. Para los efectos, se formó la compañía con el nombre de “Ferrocarriles de Trujillo” que se encargaría de la realización del proyecto. Para la realización de esta nueva línea, se contaba con un capital de Bs. 8.000.000, oo y cada una de las acciones tenía un costo de Bs. 500, oo. El contrato de esta obra se celebró el día 30 de junio de 1888, entre el General Guzmán Blanco, que para ese entonces era el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela en el continente europeo (y se suscribió en París en uso de los poderes de que estaba investido), Benito Roncajolo, y el Consejo Federal de 3 de agosto de 1888, para la construcción de dicho ferrocarril, comprendido desde la estación Guzmán Blanco (Sabana de Mendoza) hasta Valera o más allá, si la empresa lo hubiese creído

conveniente (El fonógrafo, 1910: 31-34) De esta manera se constituyeron la “Compañía Ferrocarril de La Ceiba” y el “Ferrocarril de Trujillo” que en asamblea de ambas compañías celebrada en Trujillo el 5 de agosto de 1895 se efectuó la fusión de las mismas con el nombre de “Gran Ferrocarril de La Ceiba” (Besson, ob. Cit.:67-68).

Tres años más tarde, en 1896 comenzó a funcionar el tramo del ferrocarril que llegaba a la población de Sabana de Mendoza, y en 1895 a Motatán. Esta empresa ferrocarrilera tenía categoría de Compañía Anónima, el costo medio por kilómetro estaba en el orden de 98.323 (MOP (memorias, 10). Sus locomotoras fueron importadas de Estados Unidos, traídas específicamente desde la ciudad de Filadelfia, contaba con un entre riel de 3 pies ingleses (Besson, ídem).

Jiménez y Lecuna (1930: 68), en su obra Los Ferrocarriles en Venezuela, en relación al Gran Ferrocarril de La Ceiba mencionan unos contratos celebrados en 1880 y luego en 1888 por Benito Roncajolo y la empresa la empresa encargada de su construcción respectivamente, mientras que el gobierno se comprometía a contribuir en la culminación del sector Sabana de Mendoza-Valera, con el 20 por ciento del costo mensual de los trabajos, siempre y cuando no excedieran de los 50.000 bolívares, pero el 16 de abril de 1891 renunció al cumplimiento de dicho compromiso. En relación al contrato de 1880, Besson (ob. Cit.: 66) comenta que un señor de nombre Ramón Mach, por sus propios derechos y en representación de Adriano Saisse de nacionalidad francesa:

constituyeron la Sociedad en comandita por acciones denominada ‘Ferrocarril de La Ceiba’ siendo el señor Saisse cesionario del contrato del ferrocarril entre La Ceiba y Sabana de Mendoza, celebrando con el señor Benito Roncajolo por el Gobierno Nacional, el 17 de marzo de 1880 y del contrato de arrendamiento de la Aduana de La Ceiba y sus adherentes, celebrado entre el mismo señor Benito Roncajolo y el gobierno del Estado Trujillo el 23 de noviembre de 1880. contratos aprobados por el Congreso Nacional y la Legislatura del Estado Trujillo, según escritura registrada el 26 de octubre de 1886 en la oficina del Registro del Distrito Betijoque del Estado Trujillo y conforme a las resoluciones del Ejecutivo Federal de 24 de noviembre de 1885 y del gobierno de Trujillo de 12 de marzo de 1886.

Benito Roncajolo siempre estuvo interesado en seguir desarrollando el sistema ferrocarrilero en la zona. Es por eso que en 1891 firma un contrato con el gobierno federal que le permitió iniciar la construcción de una nueva línea ferrocarrilera que unió a la población de Sabana Mendoza con la de Motatán. Esta empresa recibió primeramente el nombre de “Ferrocarriles de Trujillo”, proyecto que creyó fuese el más adecuado, como en efecto lo fue para la prolongación de la vía férrea a Pampanito. Se fijó allí y no en la población de Valera, con el objeto de acortar el tráfico a los distritos Trujillo, Boconó y Carache que por ser en esos tiempos los más poblados también eran también los de mayor producción y consumo (Varios accionistas, 1908: 2).

Las líneas de resultaban muy cortas, en muchos casos inconclusas con respecto tanto al contrato primitivo como a su fin económico. El ferrocarril de Trujillo llegó a Motatán, faltándole 27 km. para llegar a la ciudad de Trujillo. Con relación a esa prolongación de la línea de La Ceiba hasta Valera, un periódico local, *La Voz de Valera* (mayo, 1908), esgrimía los obstáculos que interponían para ello los accionistas trujillanos ya su vez exaltaba a su ciudad como un potencial centro mercantil en el interior del territorio patrio.

La longitud total de la línea ferrocarrilera era de ochenta y un kilómetros (81.5 km.) y se dividía en dos secciones: la primera con treinta y cinco kilómetros (35 Km.) y cubría la ruta de La Ceiba hasta Sabana de Mendoza con una parada en una estación establecida en el kilómetro 17 y $\frac{1}{2}$; la segunda con un recorrido de cuarenta y seis kilómetros (46 km.) que partía desde Sabana de Mendoza hacia Motatán, también con una parada en la estación “El Dividivi” ubicada a seis kilómetros de la población de Sabana de Mendoza. En cuanto al personal que dirigía la empresa estaba compuesto de: una Junta de Directores que contaba con cinco principales, cinco suplentes y un secretario, un gerente, un Vice-Gerente, dos comisarios principales y dos suplentes. El período de actuación de la Junta, del Gerente, y del Vice-Gerente era de dos años. El de los Comisarios apenas si duraba un año.

El Gran Ferrocarril de La Ceiba contaba con tres estaciones. La principal estaba ubicada en La Ceiba y ejercía la superintendencia de toda la zona ferroviaria. La estación central se encontraba en Sabana de Mendoza, y la estación terminal establecida en Motatán que oficialmente recibía el nombre de “Roncajolo”.



El antiguo resguardo de los trenes del Gran Ferrocarril de La Criba (Foto: www.pueblosdevenezuela.com)

Diariamente salía un tren mixto, de carga y pasajeros desde Motatán a Sabana de Mendoza e igualmente desde La Ceiba a Sabana de Mendoza. Los días jueves y domingos los trenes eran expresos de pasajeros y circulaban de la siguiente manera: los jueves subía con los pasajeros que llegaban a La Ceiba en los vapores que venían desde Maracaibo con destino a los

estados Trujillo y Mérida; el de los domingos con los pasajeros provenientes de los mencionados estados hacia el puerto de La Ceiba y de allí trasladarse hasta la ciudad de Maracaibo.

En 1909, los pasajeros de primera clase tenían derecho a 50 kilos de equipaje y 30 kilos de equipaje los pasajeros de segunda clase. Estos quedaban sometidos a los reglamentos del ferrocarril (MOP, 1920:117)

Como cosa curiosa: *“no se admitían perros un otros animales en los coches de los pasajeros”* (ídem).



Restos de un antiguo vagón del Ferrocarril de La Ceiba (Foto, <http://elcronistablogspotdetucutuco>)

La compañía para beneficio del público diligenciaba el envío de los efectos de los pasajeros que recibía en la estación La Ceiba y que estaban destinados para el puerto de Maracaibo. Por ello, hacía todo lo posible porque fuesen movilizados a tiempo, dándole preferencia en todo caso y por sobre todas las cosas a los efectos sujetos a descomposición, pero no se hacía responsable por los retardos que pudiesen sufrir los efectos en La Ceiba, ni de las averías que pudieran sufrir los efectos sujetos a descomposición, ni de las mermas y perjuicios ocasionados por retardo en el envío, porque la compañía del ferrocarril no tenía vehículos a su disposición para efectuar el despacho.

Los “*portes de ferrocarril*” para las estaciones entre sí eran pagados de contado en la estación receptora de los efectos, se extendía una boleta “modelo J,” que se entregaba al remitente al efectuar el pago del porte; y que le servía al interesado para hacer el reclamo de los efectos en la estación de destino, Los portes con destino a Maracaibo eran cubiertos en la oficina de la compañía, mientras que los de Maracaibo, eran cubiertos por los remitentes y consignatarios que se encontraban inscritos en un escalafón que tenía la compañía para lo mismo. A las personas no comprendidas en dicho escalafón se les extendía una “boleta especial J J” en las estaciones u oficinas de Maracaibo, mediante el pago de contado. Cuando se consignaban efectos de tráfico interior a los jefes de estación, se les enviaba la boleta J con las instrucciones pertinentes a la entrega (ídem).

En cuanto al flete que existía sobre la mercancía, el mínimo que cobraba la compañía por movilización de maderas en bruto “era el que correspondía a la capacidad de una góndola, “o sea 10 toneladas; de manera que no se hacía movilización por menos del flete que correspondía a dicha góndola. Los interesados eran los que hacían la carga y descarga de las góndolas. La Compañía sólo se dedicaba a hacer el servicio de arrastre en sus vehículos, cuando lo permitía el tráfico ordinario. Las maderas en trozos que se cargaban en todo el trayecto de la segunda sección (Km. 36 al 81y medio) que luego serían conducidos a la primera sección (Km. 0 al 35), pagaba Bs. 10,00 por cada tonelada de 1.000 kilogramos. Las que se tomaban en el trayecto de la primera sección, para ser conducidas a la segunda sección pagaban Bs. 6.00 por tonelada; la que se tomaba en el trayecto de la primera sección para ser conducida a La Ceiba o Sabana de Mendoza y puntos intermedios, cancelaba Bs. 5.00 por tonelada (M.O.P, 1920: 115-119).

Para el transporte de la caña existían los siguientes tipos de fletes:

- La que se cargaba en el trayecto comprendido entre los kms. 81 al 60 para ser conducida al km. 17 y medio pagaba Bs. 60,00 por góndola de 10 toneladas; y hasta La Ceiba o puntos intermedios, Bs. 100 por góndola.
- La cargada en el trayecto comprendido entre los kms. 60 al 40, que sería conducida al km. 17 y medio, Bs. 50.00 por góndola; y hasta La Ceiba o puntos intermedios, Bs.90.00 por góndola.

- La embarcada en el trayecto comprendido entre los kms. 39 al 19 para ser conducida al km. 17 y medio, Bs. 40.00; y hasta la Ceiba, Bs. 80.00.
- La embarcada en el trayecto comprendido entre los kms. 0 al 18 para ser conducida al km. 17 y medio o a La Ceiba, Bs, 40, 00 por góndola.
- Según El Fonógrafo (ob. cit: 31y 32), en 1910, El personal directivo de la Compañía Anónima “Gran Ferrocarril de la Ceiba” era el siguiente:

Personal Directivo

Gerente: Sr. R. Belloso Rincón

Vicegerente: Sr. Alfredo Dubuc.

Secretario: Sr. Abrahán Belloso

Junta de Administración

Principales Suplentes

1º- Julio A. Añez 1º- Goorg Faber

2º- Ernst Wüst 2º- Oscar Sinram

3º- E. Von Jess 3º- Luis E. Belloso

Comisarios

Principales Suplentes

1º- Carlos Willson 1º- Arturo A. Cuenca

2º- Carlos Hernández 2º- Rafael J. Alegretti

Jefes de Estaciones

Estación La Ceiba - Estación Sabana de Mendoza - Estación Roncayolo

1º- Jefe, Gastón Texier - 1º- Jefe, Reinaldo Chacín - 1º- Jefe, Jesús López A.

2º- Jefe Joaquín Troconis G. - 2º- Jefe, Jaime Lorás - 2º- Jefe Manuel m. Silva

En los Servicios técnicos, el ingeniero en Jefe era Pablo Prat y el segundo, Ing. Cayetano Besson. Mientras que en los talleres, el Jefe Director Mecánico era Vicente Corzo.

En el año 1913, el Gran Ferrocarril de La Ceiba contaba entre La Ceiba y Motatán una extensión de vías de 81.36 kilómetros y el ramal que conectaba con el Central

Azucarero medía 3.67 kilómetros, lo que daba un total de 85.30 kilómetros de vía férrea. Este ferrocarril avanzaba sobre rieles fijos, con un punto único de salida y otro de llegada, atravesando territorios específicos. No resultaba adecuado para toda clase de topografía, ni barato el valor de su pasaje por kilómetro recorrido, requiriendo de transporte complementario para su buen funcionamiento. (Santaella, ob.cit.:108). En consecuencia el este ferrocarril se complementaba con el transporte lacustre, pero por tierra se complementaba con un transporte de recuas muy rudimentario que no le favorecía.



En La Ceiba aún quedan vestigios del Gran Ferrocarril de La Ceiba

El Gran ferrocarril de La Ceiba llevaba el nombre del puerto trujillano que lo conectaba con el Lago de Maracaibo. Se dirigía hacia el interior del estado Trujillo hasta la estación Roncajolo ubicada en la población de Motatán, Distrito Valera, con una subestación intermedia en Sabana Mendoza. Sus trenes, presentaban itinerarios movibles de bajada y subida, de acuerdo a la carga y número de pasajeros. El tren de pasajeros, tenía un horario regular de lunes a sábado, excepto los jueves cuando estaba sujeta su salida desde el terminal ubicado en La Ceiba, a la llegada del vapor proveniente de la ciudad de Maracaibo. La bajada desde Motatán dependía de la salida del ferrocarril desde La Ceiba. Los trenes de carga poseían itinerarios fijos y podían o no tomar pasajeros, pero convenían en

amoldarse al itinerario de los vapores de la Flota de Navegación del Lago en los días de llegada y salida. En ese sentido, el cambio de los itinerarios de los vapores implicaba modificar el de los ferrocarriles, incluyendo el de los barcos de la familia Roncajolo, es decir, su funcionamiento como parte de la dinámica geoeconómica se apoyaba, igual que las otras empresas de ferrocarril, en la navegación con la que se complementaban y compensaban económicamente (Santaella, ob. Cit.: 122).



El lago de Maracaibo y el terminal de pasajeros

Según carta plano del ferrocarril, el recorrido de los 81,3 km. Era como sigue: “La Ceiba-Sabana Mendoza (35 km.); Santa Apolonia-Central La Ceiba-Cequión-Sabana de Mendoza-Motatán (46,36 km.); Zaragoza-Dividivi-Soler (cenizo) - (Los Pozos-Los Totumos-Agua Santa)- La Cerca- Agua Viva-El Jobal (Alto de León)- Quemado-Rancho-Cacajolo (Motatán) (MOP. Ibídem, doc. 351, p.257 y doc. 354, p.259).

Como se puede observar, de acuerdo a su itinerario, el Gran Ferrocarril de La Ceiba estaba destinado a poner en contacto pequeños centros de recepción del producto de la estructura y de otros complementarios, con los puertos inmediatos e importantes después de Maracaibo.

En 1916, el Gerente de esta empresa era el Sr. R. Belloso Rincón. En esos tiempos, las condiciones generales de la tarifa de fletes y pasajes vigentes tanto para los pasajeros como para los comerciantes de Maracaibo

y de los Estados Trujillo y Mérida estaban pactadas o reglamentadas de la manera siguiente:

1.- Las cargas que movilizaba el ferrocarril hacia Maracaibo serían recibidas y entregadas en el muelle de La Ceiba, de conformidad con lo dispuesto previamente por los interesados.

2.- La responsabilidad de la compañía ferrocarrilera cesaba al momento de hacer la entrega de la mercancía en el muelle de La Ceiba o en la estación respectiva.

3.- La compañía para beneficio de los clientes diligenciaba el envío de sus efectos que recibía en el puerto de La Ceiba, con destino a Maracaibo y hacía lo posible porque fuesen movilizados a tiempo aquellos que estaban sujetos a descomposición. Por lo mismo, no se hacía responsable de los retardos ni de las averías que pudiesen sufrir los efectos sujetos a descomposición ya que tampoco contaba con vehículos que les permitieran despacharlos tan pronto como lo deseaban los señores remitentes.

En 1927, La empresa Gran Ferrocarril de La Ceiba firmó un nuevo contrato con el Gobierno de la República que le permitió la construcción de una nueva sección o ramal que prolongaba la línea hasta la ciudad de Valera, la cual fue terminada e inaugurada en el mes de junio del mismo año. Desde 1917 hasta 1927 la empresa presentó los siguientes balances:

Ingresos brutos: Bs.....12.450.327,40

Egresos: Bs..... 5.088.000,00

Fondo de reserva al 5 %: Bs.....293.782,95

La movilización de carga fue la siguiente:

Pasajeros: 128.681

Animales: 12.124

Kilogramos de mercancía (frutos y otras especies): 224.702 Kgs.

Para ese entonces la tarifa de pasajes y fletes estaba contemplada de la siguiente manera:

- Pasajeros de primera clase, con 50 Kgs. de equipaje, cancelaba Bs. 0.30 por kilómetro.

- Pasajeros de segunda clase con 30 Kgs. de equipaje, cancelaba Bs. 0.20 por kilómetro.
- Mercancía en general Bs. 1,30 la tonelada métrica por kilómetro. Para un mejor control del transporte de mercancías y animales, la empresa ferrocarrilera dividía las especies en cuatro clases y a los animales en cinco clases.

Los dividendos que pagaba el Gran ferrocarril de La Ceiba, en diciembre de 1936, estaban en el orden de los 48.000,00 bolívares lo que daba un total de 3 bolívares por acción. Estos dividendos los disponía a cuenta de utilidades y las estaciones de la compañía: La Ceiba, Sabana Mendoza y Motatán estaban autorizados para pagar los cupones de los accionistas del interior. Para ese entonces el presidente de la empresa era el señor Julio A. Añez. (Panorama, 03 diciembre 1936: 5).

En esta época, existía el mal hábito entre algunas personas que vivían en la zona aledaña a las vías férreas de colocar piedras u otros obstáculos en los rieles. Esta situación había tomado proporciones alarmantes porque dicha acción causaba descarrilamientos que afortunadamente todavía no habían tenido consecuencias que lamentar. Por ese motivo, todos los días los trenes tenían que detenerse a quitar las piedras u obstáculos. Cuando no se percataban de algunas de dichas obstrucciones los trenes sufrían fuertes sacudidas y uno que otro descarrilamiento (MOP, 1936: 137).

Uno de los problemas que afrontaba la Compañía Gran Ferrocarril de la Ceiba era el que por la vía férrea transitaban frecuentemente “carros de motor liviano”, por lo que temían que se pudiera registrar serios accidentes con dolorosas pérdidas de vida.

A pesar de que la compañía redoblaba la vigilancia por lo extensa que era la vía le era imposible localizar él o los autores de esos actos que creaban un ambiente de temor y pesimismo porque traían grandes pérdidas a la compañía (MOP, ídem: 151).

Por su parte la compañía también tomó como medida preventiva la disminución de la velocidad de los trenes para evitar en todo lo posible cualquier posible accidente locomotor (ídem), que en su mayoría se pre-

sentaban en el trayecto comprendido entre el kilómetro 38 al 60, producto de la colocación de obstáculos tales como: piedras, troncos, pedazos de hierro, etc. (ídem: 153-154)

Cuando la empresa inauguró el carro-motor “Expreso N° 1”, la Junta Directiva de la compañía, junto con el Presidente de la Cámara de Comercio y el Inspector de la compañía que salieron a efectuar la inauguración, tuvieron un serio percance debido al descarrilamiento del carro ocasionado por una piedra que habían colocado intencionalmente en los rieles; luego el Jefe de la Estación La Ceiba, en uno de sus viajes en el carro de inspección, fue víctima también de un accidente similar; y el día 24 de julio de 1935, viajando el Ingeniero Dr. José G. Belloso, con el Jefe de Caporales, Efraín Rodríguez y el motorista, sufrieron un accidente, debido a un clavo que se introdujo en la unión de dos rieles que aún sin haber recibido heridas, se pude decir, que salieron milagrosamente con vida (ídem).

Debido a la situación anterior, El entonces Presidente de la Compañía Anónima “Gran Ferrocarril de La Ceiba”, Ulises Pardi, envió varias comunicaciones al Presidente del Estado Trujillo donde le solicitaba la aplicación de una medida que permitiera el cese al mal habito que existía en la zona de la vía férrea de poner piedras y otros obstáculos en los rieles.

Para ese entonces, la Compañía Anónima “Gran Ferrocarril de La Ceiba” contaba con mucho material de hierro que ya no le era útil. Por tal motivo, los socios querían salir de dicho material que era de un tonelaje muy considerable. Según documento (MOP N° 137, 1936: 139) la manera de salir de dicho material, según la compañía, era exportándolo, por lo que en comunicación de fecha 05 de marzo de 1935, dirigida al Ministro de Obras Públicas, y que ofrecemos textualmente a continuación, el Presidente de la compañía solicitaba la autorización de la venta (ídem).

“Ciudadano Ministro de Obras Publicas

Caracas

Ulises Pardi, en su carácter de Presidente de la compañía Anónima “Gran Ferrocarril de La Ceiba” una cantidad de materiales viejos, desechados del servicio que no tienen ninguna aplicación (uso); y se propone la compañía que presido, hace la exportación de todo ese hierro viejo, que calcula

sea en una cantidad de más o menos ciento cincuenta toneladas, a cuyo efecto, solicita de ese Ministerio de su digna dirección el permiso consiguiente para efectuar esa exportación al serle posible.

Es gracia que la compañía del “Gran Ferrocarril de La Ceiba” espera alcanzar, en Maracaibo. A los cinco días del mes de mayo de 1935.

“Gran Ferrocarril de la Ceiba”

Presidente: Ulises Pardi

Según documento N° 138 (MOP: p. 150) dirigido por el Ministro de Obras Públicas, Luis Vélez, al Presidente del “Gran Ferrocarril de La Ceiba”. La solicitud de venta del material ferroso fue aprobada, pero dicho ministerio requería que le fuesen enviados oportunamente los documentos que comprobasen que dicha exportación hubiese sido practicada. Este tipo de ferrocarril no representó ni produjo un mecanismo de articulación de la economía regional y paralela, ni un mercado interno adecuado, que sirviera de soporte dinámico a la vida de la nación (Hurtado, ob. Cit.:172).

Vistas dentro del sistema vial global, las escasas vías férreas tenían la misma orientación de los caminos de recuas o eran intermitencias de éstos (Hurtado, ob.cit. : 212), es decir, los caminos que atravesaban las regiones se encontraban de pronto con los cortos tramos de vías férreas como el Gran Ferrocarril de La Ceiba (Arcila Farías, 1974: 210); el bajo volumen mercantil transportado determinaba el escaso número de kilómetros de vías férreas y hacía de este ferrocarril un medio poco rentable., puesto que no podía en si mismo, garantizar un mercado interno para el excedente agrícola, que definía la estructura económica de la región andina y zuliana y por ende la del país.

Sin embargo, se puede decir que en la región Andes-Zulia, el Gran Ferrocarril de La Ceiba servía al transporte del lago en función del puerto de Maracaibo a pesar de no conformar una red ferroviaria que estuviese conectada con otras regiones. También puede considerarse parte del esfuerzo común de los inversionistas de capital privado en la región Andes-Zulia, pero, la importancia regional de dicho ferrocarril no se corresponde con su escasa proyección de carácter nacional. Los hermanos Roncajolo fueron los iniciadores de uno y otros ferrocarriles, al mismo tiempo que

expresa junto con el ferrocarril del Táchira la inquietud del epicentro económico ubicado en torno al lago y al puerto de Maracaibo.

Gran Ferrocarril de La Ceiba era “ajeno” a la producción pero dependía de ella, pudiéndole ofrecer una oportunidad más conveniente si hubiese existido una mejor sincronización de ambos. Los accionistas del mismo tenían esto muy claro en 1908. Esto se evidencia en la respuesta que le dieron a un columnista de *La Voz de Valera* (ob.cit) que escribió un artículo sobre la dificultad que se le presentaba a Valera en su desarrollo agrícola y pecuario por la carencia de una estación ferroviaria.

La actual decadencia de Valera es la de toda Venezuela, debido a la depreciación del café y no a la falta de estación de ferrocarril. Si muere por falta de estación, que nunca la ha tenido, y hoy cuenta con la de Motatán a ocho kilómetros de distancia solamente, ¿ que suerte correrá Trujillo que la tiene a 27 kilómetros, cuál la de Boconó y Carache a más de 70 kilómetros, cuál la de tantos pueblos de Venezuela donde por dificultades de territorio no llegarán a tener ferrocarril ni por pienso.

En la década de los años 20 del pasado siglo, el Gobierno nacional, otorgó mediante concesiones a los ferrocarriles establecidos en la región Andes-Zulia, el derecho de explotar las tierras baldías adyacentes a la vía. El Gran Ferrocarril de La Ceiba salió beneficiado con una franja de tierras de 1.000 metros de ancho a cada lado de su vía construida. Posteriormente el Gobierno modificó los términos de dicha concesión y decidió otorgar 50 hectáreas por cada kilómetro de vía existente, y si la empresa resultaba ser colonizadora (que por lo visto todas lo fueron), les otorgaba 100 hectáreas por kilómetro de vía, o sea el doble de lo ofrecido primeramente. Quizás está era una medida política del gobierno con el propósito de atraer capital extranjero (Jiménez y Lecuna, ob. Cit.: 48).

De acuerdo a lo expresado, los cálculos indican que la empresa la Ceiba-Motatán gozaba, en principio, de unas 16.000 hectáreas de terrenos baldíos y posteriormente, si se aceptaban sólo las 100 hectáreas por kilómetro de vía, serían unas 8.100 hectáreas, la mitad de cuanto le correspondía inicialmente (Santaella, ob cit.: 115).

Aparte de las tierras concedidas, los contratos celebrados entre el Estado y las empresas capitalistas ferrocarrileras les otorgaban a estas la pro-

piEDAD de los ferrocarriles a perpetuidad, no obstante en el caso específico del Gran ferrocarril de La Ceiba – Sabana de Mendoza – Motatán se establecieron 25 años para su construcción y propiedad por el transcurso de 80 años, luego pasaría a ser propiedad de la nación.

Algunos hacendados, según la localización de sus haciendas preferían utilizar el transporte de recuas para el traslado de sus productos hasta el puerto lacustre de La Ceiba, en cambio los productores de la población de Escuque y otras áreas cercanas al puerto de La Ceiba, en el Estado Trujillo, preferían transportarlos en el ferrocarril que trataba de controlar el transporte de dichos productos de los más ricos distritos: Trujillo, Carache y Boconó.

En la década de los años 30 del pasado siglo XX, se presentó una crisis capitalista que penetró en la cuenca e introdujo fracturas en la economía agropecuaria y el espacio que resintió aún más la situación de las empresas ferrocarrileras. El Gran Ferrocarril de La Ceiba no podía escapar a esto, ya que La Cámara de Comercio, y el Ministro de Obras Públicas, Melchor Centeno Grau propusieron la rebaja de tarifas en los productos tales como: el maíz, plátano, papas, cebollas, etc. Esta petición del ministro Grau, que demostraba en parte la caída del café como base de la estructura agro exportadora, no fue bien recibida por esta empresa. La Gerencia del Gran ferrocarril de La Ceiba respondió que la compañía ya había rebajado los precios de los frutos menores, incluido el maíz, a razón de Bs. 4 los 100 kgs. Desde Motatán a La Ceiba (81.5 km.) y a Bs. 1.90 de Sabana de Mendoza a La Ceiba (35 km). Sin embargo, frente a la petición del Ministro, la Compañía ofrecía Bs.3 y Bs. 1.50 respectivamente, desde 25 sacos en adelante o hacer convenios especiales en la medida en que se redujeran los fletes en la flota de navegación del lago y los impuestos de caleta tanto en La Ceiba como en el puerto de Maracaibo (Gobierno Seccional Zulia, 1896: 334-335).

En esos tiempos se dio inicio a una nueva intervención de capital extranjero. Ante esta situación el Gran Ferrocarril de La Ceiba pretendió aprovechar sus tierras para darle un nuevo impulso a la agricultura con el fin de mantenerse como empresa de transporte y contrarrestar las consecuencias inmediatas derivadas de las incursiones petroleras. Uno de los informes pertenecientes a la empresa Motatán – La Ceiba así lo manifiesta:

La administración continúa en su propósito de fomentar la agricultura en los terrenos de su propiedad a los lados de la vía dando facilidades a los que desean trabajar la tierra, madre fecunda de riqueza y bienestar y sin cobro alguno de arrendamientos viene proporcionando a los solicitantes el terreno que necesiten para sus labores agrícolas... Puede que ahora que el invierno ha sido abundante, pueda lograrse un mejor resultado en el fomento agrícola de la zona, ya que aquellos brazos que abandonaron el cultivo para correr tras los halagos del alto jornal pagado por las empresas petroleras, han vuelto a sus actividades primitivas y tornan a preocuparse por la pródiga y fecunda madre tierra (ídem: 130-136).

En 1935, el presidente de esta empresa, Sr. Ulises Parodi, informaba al Ministro de Obras Públicas sobre la actividad que realizaban para fomentar la agricultura en el área comprendida entre Motatán y el puerto de La Ceiba:

La directiva ha continuado el fomento de la agricultura en la primera sección de la vía, donde es propietaria de importantes porciones de terrenos. Últimamente se hizo la distribución de semillas de algodón enviadas por el Ministerio de Agricultura y Salubridad (Santaella: ob. Cit.: 129).

Los interesados en invertir en un transporte como este que abaratará los productos andinos, fueron los comerciantes de Maracaibo. En la estructura social ello representaba la profundización de la alianza entre comerciantes, especialmente las casas mercantiles extranjeras de Maracaibo y los terratenientes andinos. Este ferrocarril, al igual que otros, al liberar su stock de mercancías, permitió disponer más fácilmente de dinero que pudo invertirse a su vez en ferrocarriles, servicios urbanos y bancos (Hurtado, ob.cit.:303).

La importación del café resumía la actividad que proporcionaba algunos dividendos, aunque escasos, al Gran Ferrocarril de La Ceiba. Su técnica rudimentaria permitió la contratación de mucha mano de obra. La mitad de la inversión anual que cubría unos 8 millones de bolívares era consagrada al pago de la nómina de los trabajadores (ídem: 303).

Algunos cronistas, en sus evocaciones refieren que tanto el Gran ferrocarril de La Ceiba, como los otros que existían en Venezuela en aquella época, llevaban la vida a los caseríos y pueblos o animaba el campo por donde pasaban. También se puede decir que unió pueblos, engrandeció muchos otros y jugó un gran papel en el desarrollo económico de la región, y factor importante del progreso comercial e intelectual de occidente.

Este transporte ferroviario fue mejorando su vía y material rodante hasta el año 1940 cuando empieza a perder su importancia a partir del momento en que la carretera Motatán-Palmarejo fue mejorada, lo que permitió el uso de vehículos automotores y con la construcción de la carretera Mene Grande – Motatán que contribuyó aún más a su desaparición. Con este sistema de transporte moderno no podía competir un ferrocarril de tan poca extensión en su recorrido y con obligado trasbordo a las naves lacustres. Por lo que terminó por sucumbir. También influyó mucho en su desaparición la razón de que para poder sobrevivir tuvo que adoptar desde su origen una posición monopólica frente a otros medios de transporte, imponer unos precios altos de acuerdo al sistema de la tarifa máxima conforme siempre, no obstante, con las leyes del gobierno nacional (Hurtado ídem: 289).

La declinación de este transporte ferrocarrilero se dio de una manera violenta y al verse la compañía imposibilitada para sostener la empresa notificó a los organismos oficiales que su servicio quedaría suspendido a partir del 31 de agosto de 1941. En vista de esta situación el Ejecutivo Federal concedió a la empresa un subsidio del pago del déficit mensual, mediante revisiones y controles, que subsistió hasta el mes septiembre de 1945, fecha en la fue suspendido de nuevo ya que la empresa se encontraba en una situación afflictiva, con todos los recursos agotados y en vía de una nueva paralización.

El Ferrocarril de La Ceiba funcionó hasta el 31 de agosto de 1947. Por muchos años, con todo y que era un ferrocarril que tan solo cruzaba tierras de Trujillo, fue la salida del lago por su sector centro-oriental. El Zulia contaba con esta vía para su tráfico comercial con las tierras del norte de la cordillera merideña y las tierras de Lara. Los llaneros también lo utilizaban para hacer llegar sus productos hasta el puerto de La Ceiba y desde ahí partían hacia Maracaibo. Su éxito se vio limitado debido a que no lograron extender su radio de transporte de los productos naturales más allá de un centenar de kilómetros motivado a que el flete recargaba en mucho el valor de la mercancía. Sobre este aspecto, también influyó mucho que a comienzos del siglo XX, la red ferroviaria venezolana *propietaria de importantes porciones de terrenos. Últimamente se hizo la distribución de semillas de algodón enviadas por el Ministerio de Agricultura y Salubridad*” (Santaella: ob. Cit.: 129).

Los interesados en invertir en un transporte como este que abaratará los productos andinos, fueron los comerciantes de Maracaibo. En la estructura social ello representaba la profundización de la alianza entre comerciantes, especialmente las casas mercantiles extranjeras de Maracaibo y los terratenientes andinos. Este ferrocarril, al igual que otros, al liberar su stock de mercancías, permitió disponer más fácilmente de dinero que pudo invertirse a su vez en ferrocarriles, servicios urbanos y bancos (Hurtado, *ob.cit.*:303).

La importación del café resumía la actividad que proporcionaba algunos dividendos, aunque escasos, al Gran Ferrocarril de La Ceiba. Su técnica rudimentaria permitió la contratación de mucha mano de obra. La mitad de la inversión anual que cubría unos 8 millones de bolívares era consagrada al pago de la nómina de los trabajadores (*ídem*: 303).

Algunos cronistas, en sus evocaciones refieren que tanto el Gran ferrocarril de La Ceiba, como los otros que existían en Venezuela en aquella época, llevaban la vida a los caseríos y pueblos o animaba el campo por donde pasaban. También se puede decir que unió pueblos, engrandeció muchos otros y jugó un gran papel en el desarrollo económico de la región, y factor importante del progreso comercial e intelectual de occidente.

Este transporte ferroviario fue mejorando su vía y material rodante hasta el año 1940 cuando empieza a perder su importancia a partir del momento en que la carretera Motatán-Palmarejo fue mejorada, lo que permitió el uso de vehículos automotores y con la construcción de la carretera Mene Grande – Motatán que contribuyó aún más a su desaparición. Con este sistema de transporte moderno no podía competir un ferrocarril de tan poca extensión en su recorrido y con obligado trasbordo a las naves lacustres. Por lo que terminó por sucumbir. También influyó mucho en su desaparición la razón de que para poder sobrevivir tuvo que adoptar desde su origen una posición monopólica frente a otros medios de transporte, imponer unos precios altos de acuerdo al sistema de la tarifa máxima conforme siempre, no obstante, con las leyes del gobierno nacional (Hurtado *ídem*: 289).

La declinación de este transporte ferrocarrilero se dio de una manera violenta y al verse la compañía imposibilitada para sostener la empresa notificó a los organismos oficiales que su servicio quedaría suspendido

a partir del 31 de agosto de 1941. En vista de esta situación el Ejecutivo Federal concedió a la empresa un subsidio del pago del déficit mensual, mediante revisiones y controles, que subsistió hasta el mes septiembre de 1945, fecha en la fue suspendido de nuevo ya que la empresa se encontraba en una situación afflictiva, con todos los recursos agotados y en vía de una nueva paralización.

El Ferrocarril de La Ceiba funcionó hasta el 31 de agosto de 1947. Por muchos años, con todo y que era un ferrocarril que tan solo cruzaba tierras de Trujillo, fue la salida del lago por su sector centro-oriental. El Zulia contaba con esta vía para su tráfico comercial con las tierras del norte de la cordillera merideña y las tierras de Lara. Los llaneros también lo utilizaban para hacer llegar sus productos hasta el puerto de La Ceiba y desde ahí partían hacia Maracaibo. Su éxito se vio limitado debido a que no lograron extender su radio de transporte de los productos naturales más allá de un centenar de kilómetros motivado a que el flete recargaba en mucho el valor de la mercancía. Sobre este aspecto, también influyó mucho que a comienzos del siglo XX, la red ferroviaria venezolana que la relacionaba con las tierras circundantes.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Documentales

A.H.Z. Año. 1932-37. Documentos de expediente sobre ferrocarriles (en proceso de clasificación).

Gobierno Seccional Zulia. Anuario Estadístico del primero de julio de 1885, Maracaibo, Tipografía de "Ecos del Zulia" 1886, primera parte.

MOP. Los Ferrocarriles de Venezuela. Publicación oficial, Litografía del Comercio, Caracas, 1920.

MOP. Los Ferrocarriles de Venezuela: 1919-1920, (memorias). Litografía El Comercio, publicación oficial, Caracas, 1920.

____ Estados Unidos de Venezuela. Memoria que presenta El Ministro de Obras Publicas a las Cámaras Legislativas en su reunión constitucional de 1936, Caracas, Litografía y Tipografía Vargas, 1936, Documento N° 137, 138, 139, 140. Gran Ferrocarril de La Ceiba"

Varios Accionistas. (del Ferrocarril de La Ceiba). Ferrocarril a Valera. Hablan los números, Imprenta Trujillana, Trujillo, 1908.

Bibliográficas

Arcila Farías, Eduardo. Economía Colonial de Venezuela, tomos I y II, Italgráfica, Caracas, 1973.

Hurtado Salazar, Samuel. Ferrocarriles y Proyecto Nacional en Venezuela: 1870-1925, Ediciones FACES / U.C.V., Imprenta Universitaria, Caracas, 1990.

Jiménez, Germán y Lecuna Vicente. Los ferrocarriles de Venezuela, estudio económico, publicaciones de la Cámara de Comercio de Caracas, Empresa El Cojo, Caracas, 1930.

Vila, Marco Aurelio. Aspectos Geográficos del Zulia, Corporación Venezolana de Fomento, Imprenta Nacional, Caracas, 1952, p.286

Paredes Huggins, Nelson. Vialidad y Comercio en el Occidente Venezolano. Principios del siglo XX, Fondo Editorial Tropykos, serie estudios venezolanos, Maracaibo, 1984.

Santaella Ramón. La Dinámica del Espacio en la Cuenca del Lago de Maracaibo. Ediciones FACES / U.C.V., Direcciones de Publicaciones, Caracas, 1989.

Hemerográficas

El AVISADOR (periódico), Maracaibo, diciembre de 1916. Año XXV –Mes 292.

El Farol. Revista Lagoven N° CLVI- Febrero 1955 Año XVI. Artículo: Vistazo al Transporte sobre Ruedas.

El Farol. Revista Lagoven N° CXXIII- Agosto 1949- Año X. Artículo: La Génesis Económica del Lago de Maracaibo.

El Fonógrafo. Diario de la mañana. Edición especial 19 de abril de 1910, Imprenta Americana, Maracaibo – Venezuela. Patrocinada por CORPOZULIA, Editorial Nuevas Ideas C.A., 1996.

La Voz de Valera. Mayo de 1908 (periódico de una sola hoja).

Panorama, 03 de diciembre de 1936

Elite Revista. Número extraordinario dedicado al Estado Zulia. Año II-
N° 81, Caracas 2 de abril de 1927.

Referenciales

Hernández Luis Guillermo- Jesús Ángel Parra. Diccionario General del
Zulia, tomos I y II, Banco Occidental de Descuento, Maracaibo,
1999.

Fundación Polar. Diccionario de Historia de Venezuela, (4 vols), segunda
edición, Fundación Polar, Imp. Exlibris, Caracas, 1997.

LA EMPRESA C.A. “LA TRANSLACUSTRE” Y LOS *FERRY BOATS*

Antes de la llegada de los “ferry-boats” al lago de Maracaibo, la travesía y los viajes de costa a costa se realizaban por medio de piraguas goletas, lanchas y otro tipo de embarcaciones menores que comunicaban a Maracaibo con Los Puertos de Altagracia, Palmarejo, Cabimas, Lagunillas, San Timoteo, Tomoporo, Moporo, La Ceiba, La Ceibita, etc., que en su mayoría eran puertos de la costa oriental y sur del Lago de Maracaibo.

El establecimiento de campamentos petroleros en la costa oriental del Lago de Maracaibo intensificó, como era de esperarse, el tráfico de pasajeros y carga entre estas costas y la occidental donde se encuentra ubicada la Ciudad de Maracaibo. A pesar de que surgieron cientos de lanchas gasolineras y toda clase de vaporcitos para dar frente al tráfico la cantidad de pasajeros seguía superando al servicio de transporte existente. Debido a esto, algunos empresarios de Maracaibo interesados en mejorar el transporte lacustre en la región optaron por crear la empresa “C.A. Transporte La Translacustre” que fue fundada el 30 de abril de 1938 en la ciudad de Maracaibo, con un capital inicial de Bs. 225.000, que se encargaría de implementar un sistema de transporte por medio de ferris que comunicarían las dos costas del lago con sus travesías entre Maracaibo y Palmarejo.

Las compañías petroleras prestaron notable ayuda en la creación de la empresa La Translacustre, pues suscribieron un número muy regular de acciones, y sus ingenieros contribuyeron a los estudios preliminares y en el asesoramiento que le dieron al comisionado que enviaron a Nueva York en cuanto a los planos y la adquisición de los ferrys que permitirían el desarrollo del tráfico vehicular entre la región venezolana y el resto de la República.

Esta empresa fue fundada el día 30 de abril de 1938 con el objetivo de establecer un eficaz servicio de transporte lacustre entre las dos costas del lago. Las personalidades fundadoras, que conformaban la compañía eran: Samuel Belloso, Carlos Julio D'Empaire, Ramón Muchacho, Alcibíades León y Enrique Wagner, Ernesto Cook y otros. Sus oficinas estaban ubicadas en la calle Obispo Lazo, casa N° 15 y su número telefónico era el 3464. Inició sus actividades con un capital de 225.000,00 bolívares. Como transportaba pasajeros y todo tipo de vehículo se hizo muy importante y necesario para el comercio local. Esto le permitió crecer y aumentar su capital inicial de tal manera que en poco tiempo la empresa pudo adquirir nuevas unidades, lo que trajo como consecuencia, la ampliación de los muelles de atraque de Maracaibo y Palmarejo.



Ferry Catatumbo en la ruta Palmarejo Maracaibo.

La construcción del muelle en el terminal de Palmarejo terminó de consolidar el proyecto de la empresa. Contaba con 900 metros de largo y fue construido de concreto reforzado sobre pilotes también de concreto. Su anchura era de 16 metros, permitiendo un amplio tráfico de vehículos y pasajeros. También tenía el muelle una magnífica sala de espera para beneplácito de los pasajeros.

El 18 de junio del mismo año el capital de la empresa fue aumentado al doble (Bs. 450.000,00) pues el capital inicial no era suficiente para los gastos de organización y la traída del primer ferry boat. Luego, teniendo la urgente necesidad de adquirir otro ferry boat para prestar mayor y mejor

servicio al público, el día 28 de febrero de 1939 se resolvió aumentar nuevamente el capital, llevándolo a la cifra de Bs. 800.000,00, lo que permitió la compra del nuevo ferry , y se le instalaron al terminal de Palmarejo todas las comodidades requeridas.



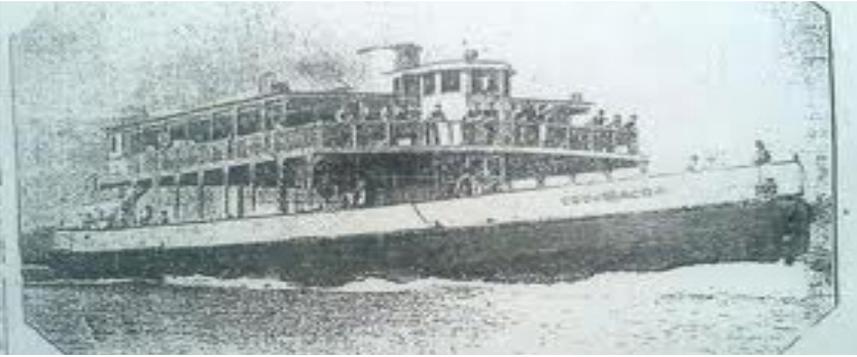
Ferry Carabobo Ruta Maracaibo-Palmarejo (Foto: colección Arturo Fajardo).

La vida sencilla y apacible de los habitantes de Palmarejo duró hasta el año 1938 cuando se inicia en ese lugar la construcción de un puerto que recibiría en su atracadero a los ferrys boat que surcarían al Lago de Maracaibo. Este era un nuevo sistema de transporte muy cómodo y ventajoso, puesto que le permitía al usuario o pasajero realizar el traslado del parque automotriz, que por encontrarse con el obstáculo que ofrecía el lago no podía llegar hasta la ciudad de Maracaibo.

El 19 de febrero de 1939 arribó al puerto de Maracaibo el primero de estos Ferry-boat de “La Translacustre” que fue bautizado solemnemente el 5 de marzo del mismo año con el nombre de “Coquivacoa”. Fue adquirido a un costo de 500.000,00 bolívares e inició sus actividades el día viernes 10 de marzo, viajando entre el puerto de Maracaibo y el de Cabimas, conforme el itinerario y tarifa establecido previamente por la empresa. Esta ruta, prestó sus servicios hasta el 14 de junio del mismo año, fecha e la cual se terminó de construir el muelle de Palmarejo.

El ferry Coquivacoa, y los demás que fueron adquiridos luego, fueron contruidos especialmente para el tráfico del lago y equipados de acuerdo

con los últimos adelantos. Cada uno contaba con dos motores diesel de 200 caballos. La construcción de cada buque es de acero y estaban provistos de 5 bodegas estancos o bodegas cerradas, para seguridad en caso de cualquiera emergencia, y tenían todo lo requerido para satisfacción del público. La ventaja de este transporte lacustre moderno era el que sus naves, en su recorrido desde Palmarejo a Maracaibo y viceversa, apenas echaban un tiempo de media hora, mientras que el antiguo transporte de “vaporcitos” que se utiliza aún en algunas rutas lacustres, en su peligrosa travesía mantenía en zozobra a sus pasajeros quizás por una hora o más dependiendo de las condiciones del tiempo.



Ferry Coquivacoa. (Foto: Crónicas de Cabimas Blogspot. Com).

Las primeras estadísticas sobre el movimiento de pasajeros y de tráfico automotor de la empresa son las siguientes:

De Maracaibo a Cabimas y viceversa

1.686.....	bultos de mercancía
25.973.....	pasajeros
871.....	automóviles
147.....	camiones
205.....	camionetas
14.....	bicicletas
23.....	carritos
2.....	autobuses

Establecido el tráfico por Palmarejo en vez de por Cabimas, el trans-

porte desde Maracaibo a Palmarejo y viceversa, del 18 de junio hasta el 31 de diciembre de 1939 fue creciendo hasta arrojar las siguientes cifras:

- 77.044..... pasajeros
- 13.867..... automóviles y camionetas
- 3.252..... camiones de 1. y 1/2 toneladas
- 996..... camiones de 2 a 4 toneladas
- 107..... carritos



(Foto: colección Dr. Mervy E. González F.)

La Translacustre, con la puesta en servicio de su ferry-boat llenó una gran necesidad que la región zuliana tenía y reclamaba en cuanto a los medios de transporte y comunicación se refería al poner en servicio una unidad capaz de desempeñar su cometido para ese entonces. Grandes colas se formaban tanto en el atracadero de Palmarejo como en el de Maracaibo para poder embarcarse en cualquiera de los ferrys que como cosa curiosa fueron bautizados con nombres que tuviesen como inicial la letra C y esos nombres eran: Coquivacoa, Catatumbo, Carabobo, Caracas, Cabimas, Cordillera, Caroní, Colón, etc.

Para los señores: Damián Sánchez, Isidro Gutiérrez, y Carlos Oberto, antiguos trabajadores de los Ferrys fue una bonita época para Palmarejo y su puerto, fueron 24 años de bullicio constante y de alegría y de oportunidades de trabajo. (Varios, 2001: 116).

En el mes de julio de 1939, la compañía La Translacustre ya convocaba a sus accionistas a una reunión para tratar lo relacionado a el aumento del nuevo capital, por lo tanto les informaba que según lo establecido para el pago de las acciones debían de proceder a depositar una segunda cuota pautada en un 20% que para la fecha les correspondía pagar.

Con el ferry “Coquivacoa” la orillas este y oeste del Lago de Maracaibo quedaron enlazadas, lo que a su vez permitió la conexión entre la Ciudad de Maracaibo con la población de Cabimas. Pasado un corto tiempo, luego de haberse culminado la construcción del nuevo terminal de pasajeros en la población de Palmarejo, el “Coquivacoa” empezó a actuar a manera de puente de acero entre las tierras del poniente y las del oriente del país.

En definitiva la empresa “La Translacustre” con su sistema de transporte de ferry-boat dio un ingente impulso al tráfico y al transporte lacustre zuliano, lo que aunado al inicio de la construcción de la carretera entre Motatán y Mene Grande, (la cual se encontraba para ese entonces en plena construcción) robustecería el desarrollo agrario y el transporte entre los estados Zulia y Trujillo.

Florentino Rivas, un margariteño que estuvo residenciado por muchos años en el Zulia, específicamente en la población de Mene Grande, municipio Baralt, tiene una anécdota digna de narrar, relacionada con un viaje que hizo con su carro recién comprado en el Ferry Coquivacoa. Sucedió que Florentino en plena “flor de la juventud” se embarcó con su nuevo carro en Maracaibo. Ya en el ferry subió a la parte alta de la embarcación donde se encontró con algunos amigos, quienes al enterarse de la adquisición de la flamante nave lo invitaron a celebrar con la entonces popular y afamada cerveza Zulia. Al llegar a Palmarejo, los celebrantes abordaron sus respectivos vehículos, pero Florentino contagiado de la camaradería y con unos tragos en la cabeza se vino acompañado de uno de sus amigos dejando su carro olvidado. Pasados los efectos de los tragos y la alegría, se percató de su olvido. Inmediatamente, alquiló un carro para hacer un viaje expreso hasta el terminal de Palmarejo. Al llegar al muelle de los ferrys, se le identificó al Capitán y le comprobó ser el dueño del carro. Ya el carro había efectuado cinco viajes de ida y vuelta y al capitán solo le quedo decirle. ¡Muchacho, vos con semejante cabeza dejaste olvidado ese carro tan nuevecito; (Rivas, 2000: 78-79).

El 31 de marzo de 1939 ya la empresa “La Translacustre” contaba con otro ferry-boat, el cual fue encargado a los mismos astilleros de Estados Unidos que habían construido “El Coquivacoa”. El segundo de estos ferrys recibió el nombre de “Catatumbo”, construido también a un costo de medio millón de bolívares. Esto demostraba el éxito alcanzado por dicha empresa en tan poco tiempo de haber dado inicio a sus operaciones. Dichos ferrys fueron construidos especialmente para facilitar el tráfico de personas, mercancía y parque automotor de costa a costa y estaban equipados de acuerdo con los últimos adelantos. Cada uno tenía 2 motores Diesel de 200 caballos de fuerza. La estructura de cada uno de ellos era totalmente de acero y estaban provistos de 5 bodegas estancos o bodegas cerradas, para seguridad en caso de cualquiera emergencia, contaban con todo lo requerido para satisfacción del público.



Ferry Cacique llegando al puerto de Maracaibo (Colección Dr. Mervy E. González).

A estos dos ferrys se agregaron otros con los nombres de: Cabimas, Cacique, Caracas, Carabobo, Cordillera, Cumarebo, Coro, Ceuta y por último el Colón y Caroní. Este último, era el más moderno, puesto que contrario a los otros, el lugar de recepción de los pasajeros era cerrado, con aire acondicionado y ubicado en la parte de abajo, lo que no permitía a los pasajeros disfrutar del paisaje ni la brisa lacustre (La Verdad, 10/6/2004), pero si de una temperatura fresca, aunque viciada por el humo del cigarrillo y una vista del fondo del lago a través de una claraboya, mientras que los carros iban en la parte de arriba. El Caroní, que fue el último en adquirirse fue el más oneroso. Su costo fue de tres millones de bolívares (Bs. 3.000.000,00,) ya que

este, era guiado por control remoto. En fin, fueron doce las naves adquiridas por La Translacustre, que por motivo aún desconocido fueron bautizados todos con nombres cuyas iniciales era la letra C.

Sobre los ingresos obtenidos con el ferry desde el día 10 de marzo (fecha de inicio de sus operaciones) hasta el día 31 de marzo de 1939, presentamos a continuación una demostración de los primeros estados de cuenta de la empresa:

INGRESOS POR PASAJES.....		Bs. 15.296
Discriminación	Cantidad	Costo
Pases	5.360	10.724,00
Niños	541	541,00
Autos	226	2.260,00
Camiones	38	760,00
Camionetas	17	255,00
Carritos	10	40,00
Bicicletas	6	18,00
Autobuses	2	160,00
Mercancía	538	<u>538,00</u>
	Total:	15.296,00
EGRESOS DEL 10 AL 31-03-39.....		Bs. 4.834,45
Personal de oficina		545,00
Hotel para el Ingeniero		257,00
Junta Directiva		300,00
Local		100,00
Combustible		550,00
Ticket		180,20
Listas de pasajeros		70,00
Dr. L. Pinto Salvatierra		<u>150,00</u>
	Total:	4.834,45

“88 viajes Bs. 15.296.- - por viaje Bs. 173,82 por día Bs. 695,27 – 22 días

Gastos en 22 días Bs. 4.834,45 por día Bs. 219,75” *

Maracaibo: 31 de marzo de 1939

En noviembre del mismo año 39, la C.A. de Transporte “La Translacustre” en su empeño por mejorar cada vez más el servicio de transporte de pasajeros entre el puerto de Maracaibo y la zona petrolera, estableció un nuevo horario e itinerario vigente a partir del día 11 de noviembre que regiría los sábados, domingo y demás días de fiesta y las vísperas de estos de la manera siguiente:

SALIDAS DE MARACAIBO:

5, 8, Y 11 A.M. _ 2, 5, Y 8 P.M.

SALIDAS DE PALMAREJO

6.20, 9.20 a.m. – 12.20, 3.20, 6.20 y 9.20 p.m.

Este itinerario pudo fijarlo la C.A. de Transporte “La Translacustre” debido a que ya se había terminado de instalar la planta eléctrica del terminal de Palmarejo. Los demás días de la semana, mientras se dan por terminadas las obras del terminal y llegara el nuevo ferry que estaba en construcción, regiría el itinerario de costumbre. Es decir, no habría viajes nocturnos. Además se escogió el día jueves y no el viernes como normalmente se hacía, para suspender las salidas de Maracaibo de las 11 a.m. y de las 2 p.m. con el fin de tomar el combustible de la semana y poder realizar las reparaciones a que hubiese lugar.

Establecido el tráfico por Palmarejo, creció el transporte de tal manera que al respecto creí conveniente ofrecer las siguientes cifras:

De Maracaibo a Palmarejo y viceversa, desde el 18 de junio hasta el 31 de diciembre de 1939:

Pasajeros.....	77.044
Automóviles y camionetas.....	13.867
Camiones de 1 y ½ ton.....	3.252
Camiones de 2 a 4 ton.....	996
Carritos.....	107

Como se puede observar. Ese nuevo itinerario era una gran ventaja para los pasajeros del ferry boat, pues los habitantes de la costa oriental del lago podían permanecer en Maracaibo los domingos, y días feriados hasta las 8 p.m. Del mismo modo los pasajeros de esa zona que venían hacia Maracaibo, hasta las nueve de la noche. Esto demuestra que La Translacustre tenía como prioridad mejorar el servicio de transporte al pasajero en la medida que el proceso de organización que efectuaban se los permitiera.

Las estadísticas referentes al tráfico en los meses de enero a noviembre de 1940 demuestran de manera elocuente un progreso y un desarrollo económico, comercial y social de la región zuliana:

Transporte de Maracaibo a Palmarejo y viceversa (Enero-noviembre 1940)

360.076.....	pasajeros
36.356.....	automóviles
11.089.....	camiones de 1 y ½ toneladas
7.059.....	camiones de 2 a 4 toneladas
125.....	carritos

En el año 1941, la Translacustre tratando de diversificar un poco sus servicios y actividades adquirió una lancha “KRIS- KRIS” muy conocidas y famosas en aquel entonces, a la cual se le designó el nombre de “Translacustre N° 1”. Esta nave estaba equipada con dos motores de 275 caballos de fuerza cada uno y hacía el recorrido de Maracaibo a Palmarejo, a media máquina, en solo 15 minutos. Lo que hizo la empresa con esta lancha fue aprovechar los intermedios de los dos ferrys boats, que viajaban desde las 5 de la mañana hasta las 9 de la noche para prestar mayor rapidez y eficacia al transporte de pasajeros.

Para el año 1952 ya la empresa contaba con cuatro ferrys en servicio activo más otro que mantenía en reserva para cualquier eventualidad. El recorrido de los ferrys se iniciaba muy temprano, saliendo el primero desde Maracaibo a las 4.30 a.m. y el último a las 8.05 p.m. De Palmarejo salía el primero a las 5.45 a.m. y el último a las 9,20 p.m. De uno a otro puerto hacían diariamente la cantidad de 24 viajes con una duración de 45 minutos.

El costo del viaje en el ferry era de un bolívar por pasajero y existía una escala de pagos para los vehículos de acuerdo a sus características y el peso incluyendo la carga de los mismos. Se llegaban a admitir camiones con un peso de hasta 18 toneladas. En los casos en que el peso era superior al citado, se requería una orden especial de la administración.

Los mismos dueños de los vehículos se encargaban de transportarlo hacia adentro del ferry y de sacarlos a la llegada a su destino. Como el trayecto entre Maracaibo y Palmarejo era relativamente corto (de 30 a 40 minutos aproximadamente) muchas familias en lugar de subir al salón principal que existía en la segunda cubierta preferían permanecer dentro

de su automóvil. Otros preferían subir para tomarse una bebida refrescante mientras disfrutaban del paisaje, y de la brisa fresca que ofrecía el lago.



Ferry Caracas desembarcando en el puerto de Maracaibo (Colección Willi Michel).

Fue increíble el aumento del tráfico desde Maracaibo para Caracas y viceversa, para los estados de la cordillera andina, el Departamento colombiano de Santander y para otros muchos puntos de Venezuela. Con la apertura del servicio de ferrys, era frecuente ver en Maracaibo automóviles que ostentaban placas con diferentes lugares de origen, inclusive hasta del Perú. También se observaban camiones cargados de mercancías, frutas y legumbres que traficaban constantemente por el ferry. Por su rapidez, este transporte facilitó a las familias maracaiberas el paseo de fin de semana hasta los lugares de mejor clima, la mayoría de ellos pueblitos de los estados Trujillo y Mérida ubicados en la cordillera andina, tales como. La Puerta, La Mesa, Boconó, etc., donde se conseguían hotelitos y posadas con modernas comodidades.

En el año 1955, arribó un nuevo ferry boat al puerto de Maracaibo bautizado con el nombre de “Cordillera”. Este nuevo Ferry fue construido en los astilleros de Houston por orden de la empresa Translacustre que para ese entonces su presidente era el señor Jorge Maisto y como gerente se encontraba el señor John Short. Tenía capacidad para 62 vehículos y quinientas personas y estaba dotado de un motor de mil caballos de fuerza que le permitían efectuar la travesía entre Palmarejo y Maracaibo, en

apenas treinta minutos, un cuarto de hora menos que sus antecesores (La Verdad, 25-09-03: B-10).

Movimiento de los “ferry-boat” 1950-1951				
Mes y año	Pasajeros	Autos y camionetas	Camiones	
Julio 1950	107.889	19.007	10.600	
Agosto ”	99.038	16.549	10.555	
Septiembre ”	90.161	16.962	9.427	
Octubre ”	94.005	18.333	9.832	
Noviembre ”	66.842	15.142	8.744	
Diciembre ”	107.417	20.438	10.006	
Enero 1951	115.419	20.803	10.413	
Febrero ”	89.607	18.095	8.828	
Marzo ”	107.417	20.802	9.955	
Abril ”	99.274	20.283	10.112	
Mayo ”	97.760	20.729	10.759	
Junio ”	95.506	21.259	10.782	
Totales	1.170.364	228.402	120.000	



Foto (Colección Dr. Mervy E Gopnzález F.).

A finales de la década de los años 50, la empresa Translacustre contaba ya con alrededor de cuatro ferry-Boat que ostentaban los nombres de: Catatumbo, Caracas, Cabimas, y Cordillera. A principios de la década de los 60 fueron adquiridos dos modernos ferrys con los nombre de Colón

y Caroní. Estos últimos, contaban con todas las comodidades que podía ofrecer para la época dicho transporte: bar, restaurant y ambiente musical con aire acondicionado. Estas comodidades se encontraban ubicadas en la parte interna de su estructura, de manera que la parte exterior pudiese ser utilizada totalmente para la ubicación de los automotores lo que permitía mayor capacidad para el transporte de los mismos. Sin embargo y a pesar de encontrarse la empresa en su pleno apogeo, la construcción del puente sobre el lago de Maracaibo predijo a mediados de los años sesenta la desaparición de tan antiguo e importante transporte que por muchos años unió a las dos costas del lago en pro de un desarrollo del transporte, de las vías de comunicaciones terrestre, de la economía y el comercio de toda la región zuliana.

BUQUES DE MOTOR VS. FERRY-BOAT

Los propietarios de los pequeños buques de motor que tradicionalmente y durante muchos años venían cubriendo la ruta lacustre desde la ciudad de Maracaibo hasta los puertos del entonces distrito Bolívar y que cumplían a cabalidad con un servicio de transporte lacustre de interés colectivo, con el cual se ganaba el sustento para el mantenimiento de sus familias, y el de otras muchas familias de los marineros y otros empleados, solicitaban al Presidente del estado Zulia que les permitiese utilizar el muelle propiedad del Estado ubicado en la población de Palmarejo, Jurisdicción del Municipio Santa Rita del Distrito Bolívar, ya que ese muelle fue construido durante la administración del Sr. Luis Roncajolo, precisamente con el propósito de facilitarle a ellos el tráfico por el Lago de Maracaibo. Esta petición se debía debido a que, según explicaban los afectados, ellos venían haciendo el tráfico por los puertos de Santa Rita y Cabimas con mucha dificultad y perjuicio debido a que eran de muy bajo calado, por lo consiguiente los buques de su propiedad sufrían muchos daños y averías que afectaban sus ingresos al verse en la imperiosa necesidad de realzar las debidas reparaciones.

Aparte de esos inconvenientes veían con desagrado la puesta en funcionamiento del ferry-boat pues según su opinión este tipo de transporte llevaría a la ruina total a más de cien familias zuliana puesto que ellos no

estaban en condiciones de competir con una empresa de esa categoría que venía equipada de un nuevo sistema de transporte y que contaba con un fuerte capital. Los dueños de los buques creían que se podrían salvar de la ruina si el Presidente del Estado servía de mediador ante tal situación, por lo que en comunicación dirigida a esta autoridad le manifiestan sus inquietudes al respecto y a su vez le solicitaban una pronta y favorable respuesta a sus justas aspiraciones. Los propietarios de los pequeños buques a motor que firmaban la referida correspondencia eran: Manuel Urribarrí, Jesús Hernández, José Cardozo, y Rodulfo Prieto.



(Antiguo ferry en su travesía por el Lago de Maracaibo. Foto: colección Dr. Mervy E. González F.).

Los ferris prestaron sus servicios en el lago de Maracaibo durante veintitrés años hasta que inició sus actividades el puente sobre el lago. En todo ese tiempo, no se registraron accidentes fatales. El único percance de cierta consideración lo sufrió el Catatumbo, en el año 1959, aproximadamente a la una de la madrugada, pero no prestando servicio. Ya había sido comprado por una empresa en el oriente del país, y cuando atravesaba el canal de la barra en viaje a su nuevo destino, chocó con un tanquero petrolero y se hundió.

Construido el puente, la empresa La Translacustre, quiso probar dejando unos ferris para cubrir la ruta Maracaibo-Bobures-Maracaibo, pero en ese entonces, era poca la demanda de personas para ese tipo de servicio, pero sobre todo de vehículos, que era la mayor fuente de recursos que producía este tipo de transporte, por lo cual no tuvo éxito.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Documentales

Estado de Cuenta de la empresa “La Translacustre” dirigido al Ejecutivo del Estado, Maracaibo, 31 de marzo de 1939 (A.H.Z.).

Boletín de Información de la Cámara de Comercio N° 11. Maracaibo 31 de agosto de 1939 (A.H.Z.).

Carta de la Transportistas propietarios de buques de motor, dirigida al Presidente del Estado Zulia, Maracaibo, 15 de agosto de 1939. Asunto general: Problemática del Transporte lacustre. (A.H.Z.).

Bibliográficas

Rivas, Florentino. Un Margariteño llamado Florentino Rivas. Relato testimonial. Mene Grande, 2000.

Varios autores. Cronistas del Lago de Maracaibo, Comisión V Centenario del Lago de Maracaibo, Acervo Histórico del Estado Zulia, Biblioteca Temas de Historia del Zulia, Ars Gráfica, S.A. Maracaibo, 2001.

Vila, Marco Aurelio. Aspectos Geográficos del Zulia, Corporación Venezolana de Fomento, Imprenta Nacional, Caracas, 1952. Luis F. Ruiz, Heliminas Prieto, M. Romero, José Romero, Ricardo Urribarrí, Guillermo Morillo. Hernán Prieto y Hermágoras Prieto C.

Hemerográficas

El Farol (revista). N° XXIV. Caracas: Mayo de 1941. Año II. Artículo: Transporte “La Translacustre”.

La Verdad, Maracaibo, 10 de junio de 2004

La Verdad, Maracaibo, 25 de septiembre de 2003.

Panorama, Maracaibo, 11 de noviembre de 1939, p. 8

Referenciales

Hernández, Luis Guillermo- **Parra**, Jesús Ángel. Diccionario General del Zulia, (2 vols.), Banco Occidental de Descuento, Editorial Arte, Maracaibo, 1999.

**FONDO EDITORIAL DE LA ACADEMIA DE HISTORIA DEL
ESTADO ZULIA**



Juan Carlos Morales Manzur
Presidente

Jorge Vidovic López
Coordinador

Reyber Parra Contreras
Édixon Ochoa Barrientos
Lucrecia Morales García
Miembros



Publicación digital del Fondo Editorial de la
Academia de Historia del estado Zulia, Centro
de Estudios Históricos de la Universidad del
Zulia, Ediciones Clío y Fundación Difusión
Científica.

Marzo de 2022

Maracaibo, estado Zulia, Venezuela.



Ensayos de la Costa Oriental del Lago de Maracaibo

Iván José Salazar Zaíd

Iván José Salazar Zaíd, nació en el campo petrolero San Lorenzo, Municipio Baralt, estado Zulia en 1948. Es egresado de LUZ con el título obtenido de Licenciado en Educación, Mención Ciencias Sociales, Área Historia (1983). Realizó varios cursos de mejoramiento profesional, todos cursados en la misma Universidad del Zulia entre los cuales se encuentra un curso de postgrado "Integración de la Biblioteca Académica al Proceso Docente-Educativo". Trabajó en la Universidad del Zulia hasta su jubilación durante 28 años como personal administrativo, desempeñando los cargos de Coordinador del servicio bibliotecario estudiantil "Banco del Libro" Coordinador del Centro de Información e Investigación Documental Histórico (CIDHIZ). Fue Coordinador del Dpto. de Investigación Histórica del Acervo y Archivo Documental Histórico de Zulia hasta el 2005. En 2003 es designado Miembro de Número de la Academia de Historia del Estado Zulia. Es fundador de la cátedra libre de Historia del municipio San Francisco en la Academia de Polisar. Miembro del directorio de la Cátedra libre de Historia del Zulia de la Universidad Alonso de Ojeda. Articulista de varias revistas y boletines históricos regionales, nacionales e internacionales. Escritor con más de 10 obras publicadas sobre historia regional y local entre los que se encuentran: Historia de Dos Pueblos de Agua, Síntesis de Historia de Lagunillas. Presencia de Bolívar y Urdaneta en la Región Zuliana, La Mujer en la Historia de la Gaita Zuliana, Aspectos Históricos del Zulia, La Huelga Petrolera de 1936-1937, entre otros. Durante su trayectoria profesional ha recibido varios reconocimientos y distinciones de distintas Instituciones y educativos y organismos públicos y privados, como Orden al trabajo Rafael María Baralt, botones de mérito al trabajo, diplomas, etc. Actualmente sigue escribiendo y está dedicado desde la Academia de Historia el Zulia a la elaboración y desarrollo de Proyectos integrales de cultura dirigidos a todas las comunidades con el propósito de proyectar y difundir nuestro patrimonio, valores, e identidad como zulianos y venezolanos que somos.



Academia de Historia del estado Zulia

ISBN: 978-980-7984-06-5



9 789807 198406 5



FONDO EDITORIAL
ACADEMIA DE HISTORIA DEL ESTADO ZULIA